



4. oktober 2023

Høringsnotat

Notat om de indkomne høringssvar vedrørende udkast til forslag til lov om rammerne for arealanvendelse i Københavns Lufthavn, Kastrup

1. Høringen

1.1. Høringsperiode

Transportministeriet hørte den 25. januar 2023 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup. Høringsfristen udløb den 26. februar 2023.

Lovudkastet blev den 25. januar 2023 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev lovudkastet offentliggjort på Høringsportalen den 25. januar 2023.

1.2. Bemærkning om titelændring

Det bemærkes, at lovforslaget efter høringen har ændret titel fra "Forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup", til "Forslag til lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup". I høringssvarerne bevarer henvisningen til den oprindelige titel, da det er denne titel, som interessenterne har forholdt sig til i forbindelse med den offentlige høring over lovforslaget.

1.3. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.



Ud for hver høringspart er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget hørings svar, og om høringsparten i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Oversigten omfatter herudover interessenter, som ikke er blandt de hørte myndigheder, organisationer m.v., men som på egen foranledning har sendt bemærkninger til udkastet til lovforslag. Sådanne interessenter er i oversigten markeret med *.

| Høringspart | Hørings-svar modtaget | Bemærkninger | Ingen bemærkninger |
|----------------------------------|------------------------------|---------------------|---------------------------|
| Aalborg Lufthavn | | | |
| Air Greenland A/S | | | |
| Ankenævnet for Bus, Tog og Metro | | | |
| AOPA | | | |
| Arbejderbevægelsens Erhvervsråd | | | |
| Arbejds miljørådet for Luftfart | | | |
| Arriva Danmark A/S | | | |
| Atlantic Airways A/S | | | |
| ATP | | | |
| ATP-ejendomme | | | |



| | | | |
|--|---|---|--|
| Bevar Jordforbindelsen* | X | X | |
| Billund Lufthavn | | | |
| Borgergruppen CPH uden udvidelse* | X | X | |
| Brancheforeningen Danske Delebiler | | | |
| Brancheforeningen Dansk Luftfart (ved DI) | X | X | |
| Brancheforeningen for Forretningslimousiner | | | |
| Brancheforeningen for Limousine Vognmænd | | | |
| Cabin Union Denmark | | | |
| Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.) | | | |
| CTR - Centralkommunernes Transmissionselskab I/S | X | X | |
| CFL Cargo Danmark ApS | | | |
| Copenhagen Capacity* | X | X | |



| | | | |
|--|---|---|--|
| Danish Airline Pilots Association (Dalpa) | X | X | |
| Danish Air Traffic Controllers Association (DATCA) * | X | X | |
| Danmarks Meteorologiske Institut | | | |
| Danmarks Naturfredningsforening | | | |
| Danmarks Rejsebureau Forening | | | |
| Dansk Erhverv | X | X | |
| Dansk Erhvervsfremme | | | |
| Dansk Flyvelederforening | | | |
| Dansk Industri (DI) | X | X | |
| Dansk Jernbaneforbund | | | |
| Dansk Metal * | X | X | |
| Dansk Motorflyverunion | | | |
| Dansk Parke- ringsforening | | | |



| | | | |
|-----------------------------------|---|---|---|
| Dansk Transport og Logistik – DTL | | | |
| Dansk UL Flyve Union | | | |
| Dansk Vejforening | | | |
| Danske Biludlejere | | | |
| Danske Speditører | | | |
| Danske Svæveflyverunion | | | |
| DAT | | | |
| DB Schenker Rail Scandinavia A/S | X | | X |
| Den Danske Landinspektørforening | | | |
| DI Hovedstaden (ved DI) | X | X | |
| DI Transport (ved DI) | X | X | |
| Dragør Kommune | X | X | |
| DSB | X | X | |
| DTL KranBlok | | | |
| DTU Transport | | | |



| | | | |
|---|---|---|--|
| Erhvervsflyvningens Sammenlutning | X | X | |
| Esbjerg Lufthavn | | | |
| Flyvebranchens Personaleunion (FPU) | X | X | |
| Flyvertaktisk Kommando | | | |
| Foreningen af Rejsearrangører i Danmark | | | |
| Frie Grønne* | X | X | |
| Greenpeace Danmark | X | X | |
| Global Aktion* | X | X | |
| Greater Copenhagen* | X | X | |
| Grundejeren.dk | | | |
| Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane | | | |
| HORESTA* | X | X | |
| The International Air Transport Association (IATA)* | X | X | |
| Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – | | | |



| | | | |
|--|---|---|---|
| Roskilde Univer- sitet | | | |
| Institut for plan- lægning – Aal- borg Universitet | | | |
| ITD | | | |
| Jettime | | | |
| Karup Lufthavn | | | |
| Klimabevægelsen i Danmark* | X | X | |
| Kommunernes Landsforening – KL | | | |
| Kommunistisk Parti Amager* | X | X | |
| Kongelig Dansk Aeroklub | | | |
| KZ & Veteranfly Klubben | | | |
| Københavns Lufthavne A/S | X | X | |
| Metroselskabet I/S | X | | X |
| Metroservice A/S | | | |
| Movia | | | |
| Naviair | X | X | |
| NOAH-Trafik | X | X | |
| Norwegian | | | |



| | | | |
|---------------------------------------|---|---|--|
| Parcelhusejernes Landsforening | | | |
| Rambøll | | | |
| Rådet for Bæredygtig Trafik | X | X | |
| SAS | X | X | |
| SLD | | | |
| Starair | | | |
| Sun Air | | | |
| Sønderborg Lufthavn | | | |
| Thomas Cook | | | |
| Trafikforbundet | | | |
| Trafikselskaberne i Danmark | | | |
| Tværpolitisk Forening, Liste T* | X | X | |
| Tårnby Kommune | X | X | |
| Aalborg Lufthavn | | | |
| Aarhus Lufthavn | | | |
| 174 borgere, grundejerforeninger mv.* | X | X | |

2. Høringsvarene



I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne hørings-svar til det fremsatte lovforslag samt Transportministeriets be-mærkninger hertil skrevet med kursiv.

Under pkt. 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, som har været i høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne hørings-svar, men er foretaget på ministeriets egen foranledning.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og be-mærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samt-lige indsendte synspunkter henvide til hørings-svarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

Derudover bemærker Transportministeriet, at ministeriet har ano-nymiseret de hørings-svar, hvori der efter ministeriets vurdering indgår følsomme personoplysninger i form af helbredsoplysninger.

Hørings-svarene gennemgås tematisk på følgende vis:

| | |
|--|----|
| Høringsnotat | 1 |
| 2.1. <i>Generelle bemærkninger til lovforslaget</i> | 10 |
| 2.1.1. Københavns Lufthavn, Kastrup, som et konkurrenceparameter, vital infrastruktur mv..... | 10 |
| 2.1.2. Den grønne omstilling af luftfarten og lovforslaget overordnet set i forhold til miljøforhold | 17 |
| 2.1.3. Lovforslaget i forhold til byudvikling | 18 |
| 2.1.4. Kommunal beskatning af Københavns Lufthavne A/S | 20 |
| 2.1.5. Københavns Lufthavn, Kastrup, i relation til fjernvarmeforsyning i Tårnby og Dragør | 20 |
| 2.1.6. Hørings-svar fra borgere, borgergrupper, foreninger, organisationer, politiske partier mv. vedrørende støj, luft, klimabelastning, miljøforhold mv..... | 23 |
| 2.1.6.1. <i>Placeringen af Københavns Lufthavn, Kastrup, i forhold til omkringliggende miljø</i> | 23 |
| 2.1.6.2. <i>Antallet af flyvninger til og fra Københavns Lufthavn, Kastrup</i> | 31 |



| | |
|---|-----|
| 2.1.6.3. Klima | 34 |
| 2.1.6.4. Støj- og luftforurening..... | 49 |
| 2.1.6.5. Grundvand..... | 136 |
| 2.1.6.6. Biodiversitet..... | 140 |
| 2.1.6.7. Ejendomspriser..... | 144 |
| 2.1.6.8. Kompensation til boligforbedring | 146 |
| 2.1.6.9. Øgede krav til og kontrol med Københavns Lufthavn, Kastrup..... | 147 |
| 2.1.6.10. Støjmålingstekniske bemærkninger..... | 152 |
| 2.2. Bemærkninger til de enkelte bestemmelser i lovforslaget | 154 |
| 2.2.1. Lovforslagets § 2 om arealafgrænsning | 154 |
| 2.2.2. Lovforslagets § 3 om banekapacitet, herunder tværbanen | 158 |
| 2.2.3. Lovforslagets § 4 om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup | 171 |
| 2.2.4. Lovforslagets § 5 om muligheden for at fastsætte nærmere regler for varetagelse af plan- og miljøhensyn i forbindelse med drift og udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup..... | 184 |
| 2.2.5. Lovforslagets ikrafttrædelsesbestemmelse | 186 |
| 3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet..... | 188 |

2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget

2.1.1. Københavns Lufthavn, Kastrup, som et konkurrenceparameter, vital infrastruktur mv.

Copenhagen Capacity bemærker, at Københavns Lufthavn, Kastrup, spiller en afgørende rolle i relation til tiltrækning af internationale virksomheder og investeringer til Østdanmark og talenter til dansk erhvervsliv, så der ikke blot er en effektiv lokal infrastruktur, men også let adgang til moderselskaber og samarbejdspartnere over hele verden. Copenhagen Capacity oplyser, at for mange udenlandske virksomheder er lufthavnen en væsentlig faktor i forhold til, om de vælger at placere sig her.



Copenhagen Capacity bemærker, at internationale virksomheder opererer i en global økonomi, der nødvendiggør en effektiv og tidsvarende infrastruktur, der gør det nemt for virksomhedernes medarbejdere og varer at komme til og fra udlandet, og at en nærtliggende international lufthavn er også et globalt konkurrenceparameter, når virksomheder skal rekruttere internationale medarbejdere, der gerne vil kunne tage hurtigt hjem på familiebesøg. Copenhagen Capacity henviser dernæst til, at Københavns Lufthavn, Kastrup, har en betydelig samfundsmæssig værdi (ifølge Greater Copenhagen på næsten 100 mia. DKK i 2019), og at lufthavnens position imidlertid ikke er naturgiven, og at en udvikling af lufthavnen vil bidrage til at fremtidssikre det samfundsmæssige bidrag. Copenhagen Capacity bakker derfor op om Københavns Lufthavns mulighed for en forskydning af tværbanen og dermed sikre, at lufthavnen også i fremtiden kan sikre en smidig og effektiv infrastruktur i regionen, der er afgørende for Danmarks tiltrækning af internationale virksomheder og talenter.

Dansk Erhverv (DE) bemærker overordnet set at være positive over for lovforslaget, som udmønter den politiske aftale ”Gode rammer for udvikling af Københavns Lufthavn” af 20. december 2021 indgået mellem den daværende regering (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance. DE bemærker, at formålet med lovforslaget er at skabe rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, således, at lufthavnen både bliver i stand til at håndtere flere passagerer i fremtiden og dermed bevare og udvikle sin hub-funktion, men også at gøre lufthavnen fremtidssikker i forhold til den grønne omstilling ved at blive i stand til at håndtere mere moderne og klimavenlige fly. DE bemærker til fulde at kunne tilslutte sig disse målsætninger for Københavns Lufthavn, Kastrup.

DE påpeger, at det er af afgørende betydning for dansk erhvervsliv, at Danmark også i fremtiden har en stor, konkurrencedygtig knudepunktslufthavn, som er med til at sikre høj grad af national og international tilgængelighed, hvilket ifølge DE vil være med til at binde Danmark tættere sammen og bringe verden tættere på Danmark. DE bemærker, at en konkurrencedygtig knudepunktslufthavn kan oversættes direkte til vækst og arbejdspladser for Danmark og dansk erhvervsliv, og at det for eksempel bliver nemmere at tiltrække udenlandsk arbejdskraft til de mange danske virksomheder. DE påpeger endvidere, at en udvikling af Københavns Lufthavn som beskrevet i lovforslaget vil være med til at generere flere passagerer, hvilket i sagens natur ligeledes er til gavn for hele den danske økonomi, inklusiv for eksempel turisme -, kultur – og oplevelsesøkonomien.



Dansk Industri (DI), DI Transport, DI Hovedstaden og Brancheforeningen Dansk Luftfart bemærker i et fælles høringssvar, at Københavns Lufthavn, Kastrup, er hele Danmarks hoveddør og har en central betydning for erhvervslivets vækst, udvikling, eksport og konkurrenceevne. Med lufthavnen har Danmark ifølge DI m.fl. en uovertruffen tilgængelighed til det internationale samfund, hvilket blandt andet gør Danmark attraktiv for internationale virksomheder, talenter, investeringer, virksomheder og turister, mens lufthavnen er med til at fastholde virksomheder i Danmark, da de mange direkte forbindelser giver god adgang til de største globale vækst- og eksportmarkeder. DI m.fl. bemærker endvidere, at udover at være en af Danmarks største arbejdspladser udgør lufthavnen samtidig basen for dansk luftfart, der både direkte og indirekte spiller ind på beskæftigelsen og genererer mange tusinde arbejdspladser i andre sektorer.

DI m.fl. bemærker, at ved Københavns Lufthavns store betydning for virksomheder og samfundet som helhed ser DI m.fl. generelt positivt på tiltag, der forbedrer Københavns Lufthavns muligheder for at styrke sin konkurrenceevne og position som knudepunkt for nordeuropæisk luftfart. DI m.fl. understreger, at Københavns Lufthavn, Kastrup, har en vigtig og lovbunden opgave med at opretholde en tilstrækkelig kapacitet til flyselskaberne, hvorfor lufthavnen både skal være effektiv og sikre de rette faciliteter til passagerer og flyselskaber, der har ønske om at benytte lufthavnen i København.

DI m.fl. bemærker, at den nye lov vil gøre det muligt for lufthavnen at indrette sig i forhold til fremtidens krav til f.eks. standpladser og terminaler, og at det i samme forbindelse er vigtigt at sikre, at lufthavnens fremtidige erhvervsmæssige frihedsgrader indrettes, så man fortsat har muligheden for at fastholde konkurrenceevnen overfor konkurrerende lufthavne.

DI m.fl. vurderer, at udviklingen af lufthavnen nødvendiggøres af, at flyselskaberne løbende investerer i moderne flytyper, der er mindre miljøbelastende, men som samtidig er større.

Dansk Metal bemærker, at Københavns Lufthavn, Kastrup, hver dag beskæftiger mange tusinde medarbejdere og har en vigtig funktion som hub for både indenrigs og internationale flyvninger, samt en uvurderlig betydning for dansk industri og dansk eksport. En position, som man ifølge Dansk Metal skal bevare og udbygge i de kommende år. Dansk Metal mener, at man skal sikre den fortsatte udvikling af lufthavnen, som blev sat på pause på grund af co-



vid-19-pandemien, og at dette er vigtigt for de mange arbejdspladser og ansatte i lufthavnen og den hub-funktion Københavns Lufthavn, Kastrup, i dag nyder godt af. Dansk Metal bemærker, at udvidelsen er nødvendig for, at lufthavnen får den nødvendige kapacitet og størrelse til at kunne tage imod fremtidens større flytyper og det stigende antal af passagerer, som hver dag skal gennem lufthavnen.

For Dansk Metal er det vigtigt, at Københavns Lufthavn, Kastrup, er konkurrencedygtig og bidrager til vækst og arbejdspladser i Hovedstadsregionen og i Sydsverige, hvorfor det ifølge Dansk Metal er afgørende, at lufthavnen har mulighed for at udnytte arealanvendelsen til at udvikle lufthavnen og skabe en lufthavn under ét tag, med sammenhæng mellem terminalerne, videre adgang til tog, bus og metro samt tilpasning af standpladser. Dansk Metal bemærker, at disse elementer tilsammen skal bidrage til en højeffektiv lufthavn med en god passageroplevelse til følge - både for forretningsrejsende og for private.

Dansk Metal påpeger endvidere, at det er vigtigt, at luftfarten og lufthavnen bidrager til den grønne omstilling, og at nye grønne teknologier i de kommende år vil vinde indpas, og grønne brændsler til fremtidens fly skal implementeres, hvorfor der vil komme nye typer af materiel og teknologi, som skal kunne anvendes i lufthavnen i de kommende år. Dansk Metal bemærker, at dette stiller nye og ukendte krav til lufthavnens kapacitet og muligheder for at følge med udviklingen, men at med ændringen af udbygningsloven imødegås denne positive udvikling i luftfarten. Derfor bakker Dansk Metal op om lovforslaget.

Greater Copenhagen bemærker, at mobilitet og tilgængelighed - regionalt og internationalt – er afgørende for, at arbejdstagere kan søge job, og at virksomheder kan få de medarbejdere, de har behov for i hele metropolregionen Greater Copenhagen. Greater Copenhagen bemærker, at Københavns Lufthavn, Kastrup, er Skandinaviens største lufthavn med mere end 180 internationale destinationer, og at lufthavnens fortsatte udvikling afhænger af en udbygget hub-funktion og forbedret tilgængelighed lokalt, regionalt og internationalt. Greater Copenhagen bemærker, at mere end 60 procent af alle lufthavnens passagerer bruger kollektiv trafik til og fra lufthavnen fra begge sider af Øresund, og at Københavns Lufthavn, Kastrup, hermed er et fælles trafikalt knudepunkt for Danmark og Sydsverige, hvor internationale forbindelser er afgørende for at skabe en attraktiv metropolregion.



Greater Copenhagen henviser til, at lufthavnen er ved at være tilbage til tiden før covid-19-pandemien med mere end 30 millioner passagerer årligt, og at udviklingen i antallet af flyrejsende stiller krav om løbende tilpasning af kapaciteten, mens udfordringer med klima og miljøkrav stiller til en acceleration af den grønne omstilling af lufthavnen og luftfarten. Greater Copenhagen bakker derfor op om, at Københavns Lufthavns masterplan og klimastrategi bliver realiseret og imødekommer fremtidens kapacitetsbehov inden for Københavns Lufthavns nuværende areal.

Greater Copenhagen er positiv over for, at en ny lovramme gør det muligt at forskyde lufthavnens tværbane, der benyttes sjældent og primært under særlige vejrforhold, da det vil frigive plads til at udvikle lufthavnen under ét tag, så der forsat vil være sammenhæng mellem terminalerne og direkte adgang fra terminalerne til tog, bus og metro.

HORESTA bemærker, at forslaget er en anerkendelse af, at der er et konstant behov for at udvikle vores infrastruktur således, at den er tilpasset fremtidig turisme herunder også erhvervsturisme og krydstogsturisme målrettet hovedstadsregionen. HORESTA er særligt optaget af, at regeringen sikrer en udmøntning af den tidligere regerings vedtagne turismestrategi, der har sat et vækst mål fra de nuværende knap 140 milliarder kr. omsætning til 190 milliarder kr. i 2030. Heri indgår international (erhvervs-)turisme, som skal transporteres via Københavns Lufthavn, ifølge HORESTA også som en væsentlig bidragsyder særligt til hovedstadsregionens udvikling.

HORESTA bemærker, at en god lufthavns infrastruktur tiltrækker købestærke turister fra hele verden, ligesom konferencer og events også defineres ved at have en god transportinfrastruktur. HORESTA er derfor optaget af, at Danmark står godt over for de lande, der konkurreres med, hvilket gør Danmark til et mere foretrukket turistland med et stort bidrag af eksportkroner til følge. HORESTA finder lovforslaget overvejende positivt for turismen og samtidigt et skridt i den grønne bæredygtige retning og bakker op om dette.

Københavns Lufthavne A/S (CPH) bemærker, at CPH har som sit vigtigste formål at sikre, at Københavns Lufthavn, Kastrup, til enhver tid har kapacitet til at opfylde Danmarks behov for lufttrafikforbindelser. CPH henviser til, at luftfartsbranchen imidlertid er under konstant forandring i form af den teknologiske udvikling, den grønne omstilling, øgede behov fra rejsende og virksomheder samt akutte samfundspåvirkende hændelser, som eksempelvis co-



vid-19 pandemien, der skaber langsigtede, kortsigtede og pludselige behov, som CPH vanskeligt har mulighed for at forudse. For til enhver tid at kunne efterleve ovennævnte formål og følge med udviklingen, behov og efterspørgsel er det ifølge CPH afgørende, at CPH har mulighed for at kunne agere inden for en mere fleksibel lov- og planramme end de gældende rammer.

CPH tager derfor positivt imod lovforslaget, som muliggør at tværbanen, i overensstemmelse med CPH's ansøgning fra december 2019, vil kunne forkortes og forskydes i forhold til dennes nuværende placering, og CPH tager endvidere positivt imod lovforslagets ændrede rammer for arealanvendelsen, således at arealerne i Københavns Lufthavn, Kastrup vil kunne udnyttes mere fleksibelt end det er muligt med den gældende lovgivning.

CPH bemærker, at det overordnede formål med lovforslaget er "at sikre en mere optimal udnyttelse af arealerne i Københavns Lufthavn med henblik på at understøtte lufthavnens udvikling i dens nuværende og fremtidige funktion som trafikknudepunkt for flytrafik i Nordeuropa", og CPH kan tilslutte sig dette formål. Formålet tilgodeses ifølge CPH ved formuleringen af anvendelsesbestemmelsen i § 4, som skaber bredere rammer for fleksibel planlægning af lufthavnens areal set i lyset af en luftfartsbranche i konstant forandring (*red.:* CPH's uddybende bemærkninger i forlængelse heraf er at finde i afsnit 2.2.1-2.2.4).

Der har efter modtagelsen af de tekniske bemærkninger fra CPH, jf. afsnit 2.2.1-2.2.4, været en dialog mellem Transportministeriet og CPH, hvor ministeriet har beskrevet grundlaget for den lovtekniske udformning af forslaget.

CPH har herefter sendt et supplerende høringssvar af 26. maj 2023. CPH tilkendegiver heri sin fulde opbakning til lovforslaget og takker for dialogen med Transportministeriet om den fortolkningstvív, som CPH påpegede i det oprindelige høringssvar, og CPH oplyser at se frem til det endelige lovforslag.

CPH oplyser endvidere at være meget tilfreds med, at der med lovforslaget åbnes mulighed for, at CPH kan tilpasse udviklingen af lufthavnen med efterspørgslen med udgangspunkt i, at tværbanen vil kunne forkortes og forskydes i forhold til den nuværende placering, hvilket ikke er muligt med den gældende udbygningslov. Lovændringen er derfor en afgørende brik i, at CPH kan fastholde og udvikle sin status som hub-funktion. CPH er af den opfattelse, at muligheden for at forkorte og forskyde tværbanen, og dermed udvikle arealerne ved de eksisterende terminaler, vil gøre det muligt



at drive lufthavnen så effektivt som muligt herunder tilbyde moderne standpladser til de nye og fremtidige flytyper, som er større, mere energieffektive og mindre støjende. CPH oplyser, at en effektiv drift bidrager til CPH's målsætning om nedbringelse af støj og partikler i lufthavnens lokalområde, hvilket udviklingsplanerne og lovændringen dermed vil understøtte.

CPH gør opmærksom på, at CPH som nævnt i sit indledende høringssvar tager positivt imod lovforslagets ændrede rammer for arealanvendelsen, så arealerne i Københavns Lufthavn vil kunne udnyttes mere fleksibelt, end det er muligt med den gældende lovgivning. Dette har ifølge CPH afgørende betydning for CPH's evne til at investere i den nødvendige udvikling af lufthavnen, der muliggør, at Københavns Lufthavn fortsat kan være Nordens knudepunkt for flytrafik.

Naviair bemærker at se positivt på lovforslaget, og at Københavns Lufthavn, Kastrup, som international lufthavn er en vital del af Danmarks samlede infrastruktur for luftfarten. Naviair bemærker, at som leverandør af luftfartstjeneste og nabo til lufthavnen samarbejder Naviair tæt med Københavns Lufthavn, Kastrup, herunder ikke mindst om trafikafviklingen, og at målet er at sikre smidig og effektiv afvikling af lufttrafikken og at understøtte den grønne omstilling af luftfarten. Naviair ser frem til at blive inddraget i implementeringen af de relevante dele af den nye regulering.

SAS bemærker, at forslagetets formål om at sikre fremtidige, gode rammer for udviklingen af Københavns Lufthavn, Kastrup, efter SAS' opfattelse er helt essentielt; dette for at bevare Københavns Lufthavn, Kastrup, som nordisk trafikknudepunkt og sikre muligheden for at tilpasse lufthavnen til trafikudviklingen samt nye flytyper og flyteknologi under opretholdelse af både en operationel og en kundeoplevelse høj kvalitet for såvel lokalt afgående som for transferpassagerer.

SAS oplyser, at Københavns Lufthavn, Kastrup, er helt central for SAS' forretningsmodel som netværksselskab med primært internationalt trafikknudepunkt i Københavns Lufthavn, Kastrup, og at SAS' netværk betyder, at SAS på ruter til/fra andre destinationer i Nordeuropa føder passagerer ind til CPH for at skabe grundlag for ruter til/fra resten af verden. SAS oplyser, at ca. 40 procent af SAS' passagerer udgøres således af transferpassagerer, og at SAS' andel af det samlede antal transferpassagerer i Københavns Lufthavn, Kastrup, er ca. 80 procent, hvilket giver et væsentligt større udbud af ruter ud af Københavns Lufthavn, Kastrup, både til/fra Europa



og ikke mindst oversøisk, end det lokale marked i og omkring København tilsiger.

SAS oplyser, at gennem en periode at have været i dialog med Københavns Lufthavne A/S om, hvordan lufthavnen i fremtiden bedst understøtter også SAS' forretningsmodel og øvrige aktiviteter i lufthavnen, herunder handlingsevne, cargoeffektivitet og teknisk vedligehold, som alle er en forudsætning for at operere et netværk med base i Københavns Lufthavn, Kastrup. SAS er således enig i, at den i lovforslaget beskrevne fremtidige anvendelse er den mest optimale, selv om den vil skabe udfordringer for den fremtidige trafikafvikling (*red.:* uddybes særskilt i afsnit 2.2.2-2.2.3).

The International Air Transport Association (IATA) bemærker, at de ikke har noget at udsætte på lovforslaget om rammerne for udviklingen af Københavns Lufthavn, Kastrup. IATA bemærker, at luftfartsselskaber, passagerer og fragt har behov for sikre, funktionelle og betalelig lufthavnsinfrastruktur til sine operationer for at trives. IATA bemærker at samarbejde med lufthavne og myndigheder om store lufthavnsudviklingsprojekter i hele verden, og at IATA vil bidrage til at sikre, at disse resulterer i tilstrækkelig infrastruktur for luftfartsselskaber. IATA bemærker at se frem til at fortsætte dialogen for så vidt angår den fremtidige udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Transportministeriet har ingen bemærkninger hertil.

Høringssvarene giver ikke anledning til ændringer af lovforslaget.

2.1.2. Den grønne omstilling af luftfarten og lovforslaget overordnet set i forhold til miljøforhold

Dansk Erhverv (DE) bemærker, at det er vigtigt, at Københavns Lufthavn, Kastrup, får mulighed for at håndtere de større og mere klimavenlige fly, så lufthavnen kan realisere sin målsætning om at være 100 procent emissionsfri i 2050. DE bemærker, at de mere moderne fly støjer mindre, hvilket fremadrettet faktisk kan betyde færre støjgener for lufthavnens naboer og henviser i den forbindelse til transportministerens besvarelse af § 20-spørgsmål nr. S 230, hvor transportministeren netop understreger, at der ikke er en 1 til 1 sammenhæng mellem stigende trafik og stigende støj.

DE henviser endvidere til, at der med lovforslaget lægges op til at forkorte og forskyde tværbanen og at ensrette den, således at der



kun kan ske ind- og udflyvning fra Øresund, hvorfor det må forventes, at hovedstadsområdet vil opleve en reduktion af støjniveauet i tillæg til den allerede realiserede støjreduktion som beskrevet i transportministerens svar på § 20-spørgsmål S 230.

DE udtrykker opbakning til, at støj- og miljøpåvirkning håndteres adskilt fra selve udviklingsloven, som Transportministeriet netop lægger op til med nærværende udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Dansk Industri (DI), DI Transport, DI Hovedstaden og Brancheforeningen Dansk Luftfart bemærker, at udviklingsloven som sådan må holdes adskilt fra miljøforhold, idet sidstnævnte reguleres på anden vis.

Greater Copenhagen bemærker, at en effektiv, moderne lufthavn med en robust økonomi understøtter mulighederne for at investere i den grønne omstilling og indfri Københavns Lufthavns ambitiøse klimamålsætninger og EU's krav om brug af bæredygtige brændstoffer (SAF), hvor et passagerbidrag kan bruges til at udvikle grønne brændstoffer. Greater Copenhagen bemærker, at støjkravene ikke bliver lempet for Københavns Lufthavn, Kastrup, med denne lovændring, og at der stadig arbejdes på at nedbringe støjgener og forbedre luftkvaliteten for lufthavns naboer. Greater Copenhagen henviser til, at i perioden 1994-2019 er antallet af støjramte boliger reduceret med mere end 80 procent, og ved at forkorte lufthavnens tværbane stopper det for, at fly kan lette og lande ind over land. Greater Copenhagen bemærker, at dette vil få en betydning for nærmiljøet og for resten af Greater Copenhagen.

Transportministeriet har ingen bemærkninger hertil.

Høringssvarene giver ikke anledning til ændringer af lovforslaget.

2.1.3. Lovforslaget i forhold til byudvikling

Dragør Kommune bemærker, at Dragør Kommunalbestyrelse er stærkt bekymrede for, at lovforslaget og den efterfølgende revision af støjrestriktionsområdet og støjcirculære, ikke vil åbne for den udvikling af kommunen, som kommunen tidligere har været i dialog med staten om. Dragør Kommune frygter, at lovforslaget vil begrænse Dragør Kommunes muligheder for bolig- og byudvikling yderligere.



Mere specifikt er kommunalbestyrelsen bekymret for, at flytning af tværbanen og øget ud-/indflyvning fra sydøst vil medføre nye begrænsninger for byudvikling, at målsætningen om reduktion i støjplagede boliger i sig selv vil bevirke, at de ikke kan udvikle kommunen, og at revision af vejledning om støj fra flyvepladser vil medføre yderligere begrænsning.

Tårnby Kommune bemærker, at lovforslaget indeholder en række rammer for lufthavnens udvikling, som Tårnby Kommune grundlæggende mener peger i en fornuftig retning i forhold til en afbalanceret udvikling af lufthavnen til fremtidens behov med inddragelse af løsninger, som kan være med til at reducere lufthavnens negative indvirkning på de lokale omgivelser i Tårnby Kommune.

Tårnby Kommune er særligt tilfreds med, at der er udsigt til, at tværbanen, 12-30 kan blive lukket for start og landing i nordvestlig retning – ind over de tæt befolkede dele af Amager. Herved forventer Tårnby Kommune også, at der bliver mulighed for at planlægge for en udvikling af boliger og erhverv i nogle af de områder, som i dag ligger i støjkonsekvenszonen – særligt i den midlertidige støjzone. Det er også tilfredsstillende for kommunen, at udviklingen af lufthavnen kan ske inden for lufthavnens nuværende geografi.

Desuden bemærker kommunen, at det er af særlig vigtighed for kommunen er, at lufthavnen fortsat vil tage vare på miljøpåvirkningerne på mindst samme niveau som i dag, og at staten som myndighed vil følge op på, at lufthavnen kontinuerligt lever op til de miljøkrav, man fra national side og fra eksempelvis EU stiller til lufthavne.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at lovforslaget er en udmøntning af aftalen »Gode rammer for udvikling af Københavns Lufthavn«, der blev indgået mellem den daværende regering (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance den 20. december 2021. Forkortningen og forskydningen af tværbanen og den heraf følgende konsekvens, at der ikke længere kan ske overflyvning ind over København i forbindelse med start og landing fra tværbanen afspejler indholdet af den politiske aftale.

Transportministeriet skal henlede opmærksomheden på, at det fremgår af den politiske aftale, at det som led i udviklingen af Københavns Lufthavn, Kastrup, ligeledes vil blive undersøgt, om der kan ske ændringer af støjkonsekvens- og restriktionsområdet omkring lufthavnen, der kan åbne nye muligheder for byudvikling i



nabokommunerne. Dette arbejde sker adskilt fra udmøntrningen af den politiske aftales indhold om en ændring af udbygningsloven og i regi af Kirkeministeriet.

For så vidt angår Københavns Lufthavne A/S' niveau af varetagelse af miljøhensyn og tilsyn hermed reguleres dette i regi af den relevante plan- og miljølovgivning.

Høringssvarene giver således ikke anledning til ændringer af lovforslaget.

2.1.4. Kommunal beskatning af Københavns Lufthavne A/S

Tårnby Kommune bemærker, at det bør fastslås, at placering af virksomheder på lufthavnens område sker på almindelige skattemæssige vilkår, medmindre der er eksplicit grund til at undtage dem herfor, og at det for kommunen er særligt vigtigt – set i lyset af de ikke-ubetydelige kommunale omkostninger ved eksempelvis vedligehold af infrastrukturen – at virksomhederne bliver underlagt skattepligt til kommunen af såvel grundskyld som dækningsafgift.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at beskatning af virksomhederne beliggende på Københavns Lufthavns område ligger uden for formålet med nærværende lovforslag. Beskatning af virksomheder henhører under den relevante kommunal- og ejendomsbeskatningslovgivning.

Høringssvaret giver således ikke anledning til ændringer af lovforslaget.

2.1.5. Københavns Lufthavn, Kastrup, i relation til fjernvarmeforsyning i Tårnby og Dragør

Centralkommunernes Transmissionselskab I/S (CTR) bemærker, at den grønne omstilling af varmeproduktionen forudsætter arealer i CTR's ejerkommuner, som kan anvendes til tekniske anlæg, og har i den forbindelse noteret sig, at der ikke umiddelbart er konflikt mellem lufthavnens arealbehov og behov for areal til udvidelsen af CTR's anlæg, KLC2, som er placeret øst for lufthavnen, og at en udvidelse af KLC2 dels skal understøtte det stigende fjernvarmebehov i Tårnby og Dragør og dels kan bidrage til at reducere CO₂-udledningen fra lufthavnen. CTR bifalder, at Transportministeriet og lufthavnen har fokus på bæredygtighed og CO₂-neutralitet og foreslår, at udvidelsen af KLC2 eksplicit nævnes i udviklingsplanen.



CTR oplyser, at KLC2 er placeret alleryderst i den del af CTR's transmissionsledning, der løber langs Amager Strand og sikrer i dag, at der altid er varme til fjernvarmekunderne i Tårnby - også hvis der er udfald på et af kraftvarmeværkerne. I de kommende år skal KLC2 ifølge CTR udvides med en havvandsbaseret varmepumpe, en elkedel og en varmeakkumuleringstank, og udvidelsen af KLC2 er afgørende for udmøntning af de varmeplaner vedrørende fjernvarmeudbygning, der er besluttet i Tårnby og Dragør kommuner, som betyder, at ca. 12.000 husholdninger skal konvertere fra gas til fjernvarme.

CTR oplyser, at ni procent af lufthavnens samlede CO₂-emission stammer fra samarbejdspartnere, som ikke kontrolleres af lufthavnen, og at CTR i relation til potentialet for at reducere den samlede CO₂-emission fra lufthavnen, som behandles i udviklingsplanen, gerne vil fremhæve muligheden for at udskifte gas til opvarmning af bygninger i lufthavnen med fjernvarme.

CTR vurderer, at det vil styrke bæredygtigheden i den samlede udviklingsplan at nævne i lovforslaget, at der er overensstemmelse mellem udviklingsplanen og planen for fjernvarmeudbygning, herunder udvidelsen af KLC2, som kan medføre, at bygningerne ved central Vest kan konverteres fra naturgas til fjernvarme.

CTR bemærker, at med udviklingsplanen har lufthavnen mulighed for at bidrage som en aktiv medspiller til udviklingen af samfundsøkonomisk fordelagtig og bæredygtig varmeforsyning i samspil med Tårnby, Dragør og CTR, idet fjernvarmeforsyning fra CTR vil øge forsyningssikkerheden til lufthavnens områder.

CTR bemærker, at alt nyt byggeri kan forsynes med fjernvarme til fordel for samfundet og varmeforbrugerne, og at den planlagte elkedel, havvandsvarmepumpe og varmelagertank ved KLC2 bidrager til, at en større andel af varmen til lufthavnen kommer fra vind- og solcellestrøm, som ellers ville gå til spilde i timer med overkapacitet. CTR bemærker endvidere, at den planlagte havvandsbaserede varmepumpe (også ved KLC2) ligeledes vil bidrage til at øge andelen af vindenergi i fjernvarmen, og at havvandsvarmepumpen desuden vil kunne levere kølekapacitet til lufthavnens kølenet, der samtidig vil kunne udstrækkes til de eksisterende kunder langs System4 samt CPH business park. I den forbindelse kan det ifølge CTR overvejes, om KLC2 også skal kunne rumme en køleakkumuleringstank til lufthavnens fjernkølenet for derved at mindske behovet for kølekompressorer og for at øge andelen af VE-baseret el til køling.



CTR's planlagte elkedel og havvandsvarmepumpe på KLC2 vil have behov for 40-50 MW el, som forventes tilvejebragt med en ny højspændingsledning fra 132 kV net og transformeren nord for motorvejen, og denne kapacitet kan umiddelbart udformes, så den øger elkapaciteten og forsyningssikkerheden til lufthavnen. CTR bemærker, at lufthavnens eksisterende 6 MW gaskedel i Central Vest kan bevares til spids- og reservelast, og at den eventuelt vil kunne udvides og overtages af CTR, som led i en samlet løsning.

Tårnby Kommune bemærker også at notere sig, at lovforslagets bestemmelser vedr. arealanvendelse ikke er til hinder for en udbygning af CTR's (Centralkommunernes Transmissionsselskab) anlæg i lufthavnens østafsnit med en havvandsvarmepumpe, som det er beskrevet i kommunens varmeplanlægningsstrategi. Tårnby Kommune bemærker, at et sådant anlæg dog kun vil kunne etableres på permanente vilkår (med henvisning til lovforslagets § 2 stk. 2), hvis Transportministeren giver dispensation til det. Tårnby Kommune anfører, at denne dispensation forventer Tårnby Kommune kan blive opnået på et senere tidspunkt, når varmeplanlægningen skal realiseres, idet anlægget vil være til gavn for den grønne omstilling og vigtigt for udbygningen af fjernvarmenettet i Tårnby og Dragør Kommuner.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at for så vidt angår samspillet mellem lovforslaget og behov for areal til udvidelsen af CTR's anlæg, KLC2, som er placeret øst for lufthavnen, vil lufthavnens arealer som udgangspunkt skulle anvendes til anlæg, bygninger og faciliteter med tilknytning til de i lufthavnen førte aktiviteter. Som undtagelse hertil lægger lovforslaget op til, at områderne nord for Lufthavnsboulevarden og Ellehammersvej og øst for Kystvejen ikke skal være omfattet af denne arealanvendelsesbegrænsning og dermed alene være underlagt begrænsninger i medfør af relevant planlovgivning. KLC2 ligger til Transportministeriets forståelse øst for Kystvejen, hvor der ikke vil være arealanvendelsesmæssige begrænsninger for brugen af arealet. Lovforslaget i sig selv er således ikke til hinder for en udvidelse af KLC2.

For så vidt angår forslagene om, at udvidelsen af KLC2-anlægget eksplicit nævnes i udviklingsplanen og i lovforslaget at nævne, at der er overensstemmelse mellem udviklingsplanen og planen for fjernvarmeudbygning, herunder konvertering fra naturgas- til fjernvarmeopvarmning, bemærker Transportministeriet, Københavns Lufthavne A/S har fået gennemført en miljøvurdering af den plan for udviklingen af Københavns Lufthavn, Kastrup, som



et forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, skal muliggøre. Miljøvurderingen ikke er et tillæg til lovforslaget, og der skal således ikke ske en endelig vedtagelse af "Plan for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup", da denne alene er udarbejdet med henblik på at kunne miljøvurdere og anskueliggøre en udvikling, der muliggøres med forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Endvidere bemærker Transportministeriet, at styrkelse af forsyningssikkerhedens til lufthavnens områder, forsyning af nyt byggeri med fjernvarme, forsyning af Københavns Lufthavn, Kastrup, med grøn strøm, kølekapacitet til lufthavnens kølenet mv. ikke reguleres med nærværende lovforslag.

For så vidt angår Tårnby Kommunes bemærkning om, at forsyningsanlægget i lufthavnens østafsnit kun vil kunne etableres på permanente vilkår med henvisning til lovforslagets § 2, stk. 2, hvis transportministeren giver dispensation til det, forstår ministeriet Tårnby Kommunes bemærkning således, at en permanent etablering af anlægget forudsætter frasalg af et område på Københavns Lufthavns areal. Det er i så fald korrekt, at dette forudsætter dispensation fra transportministeren i medfør af det foreslåede § 3, stk. 3, der giver transportministeren bemyndigelse til at give dispensation til et frasalg af mindre arealer på lufthavnens samlede areal som angivet i bilag 1 til lovforslaget.

Transportministeriet bemærker, at der med lovforslaget lægges op til, at der kan træffes en afgørelse om dispensation fra forbuddet mod frasalg af areal, hvis dette ikke giver anledning til udfordringer i forhold til Københavns Lufthavns nuværende og fremtidige rolle som infrastruktur af vital betydning. En afgørelse om dispensation vil basere sig på en konkret vurdering af, om det kunne blive relevant at inddrage det pågældende areal til luftfartsrelaterede aktiviteter grundet deres placering eller kapacitetsmæssige relevans, lufthavnens generelle udvikling eller lignende.

Høringssvarene giver på den baggrund ikke anledning til ændringer af lovforslaget.



2.1.6. Høringssvar fra borgere, borgergrupper, foreninger, organisationer, politiske partier mv. vedrørende støj, luft, klimabelastning, miljøforhold mv.

En lang række borgere, foreninger, organisationer mv. har udtrykt bekymring over lovforslaget i sin helhed for så vidt angår støj, luft, klimabelastning mv. Disse høringssvar gennemgås tematisk i det følgende. 2.1.6.1. Placeringen af Københavns Lufthavn, Kastrup, i forhold til omkringliggende miljø

Anne Sidenius, Camilla Tiede, Dennis Jensen, en borger, en borger bosiddende et par kilometer fra lufthavnen, en borger bosiddende i Kastrup, Gitte Jensen, Grundejerforeningen Ny Kastrup, Grundejerforeningen Tømmerupvang, Helene Bach, Iben Lindemark, Jeppe Christensen, Jette Gørtz Smestad, Karina Aagren, Kristina Sehested, Kristine Isaack, Majbrit Fonnesbæk Hansen, Maria Dyrberg, Morten K. Seligmann, Rasmus Steenberger, Rasmus Ugilt, Rikke Gunderstofte, Sanne Martini, Sidsel Ramdal, Susanne Mortensen, Svend Andersen, Thomas Nørup, Tina Bergløv Kjær bemærker, at Københavns Lufthavn, Kastrup, er en af de mest bynære lufthavne i Europa, og at i andre storbyer ligger lufthavnen længere uden for byen. Borgerne mener ikke, det kan passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt og betjene et stort antal transitpassagerer, hvilket **en mor bosiddende med sin datter i Kastrup og Grundejerforeningen Kastrupvænge** også påpeger. Der må ifølge borgerne tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier, og hvor der er både skoler, børneinstitutioner og udendørssportsarealer. En stor del af borgerne henviser til, at andre lufthavne, f.eks. Schiphol, har et loft over antal fly pr. døgn, hvilket også kunne være en mulighed, hvor lufthavnen ville kunne give passagererne en god oplevelse med et sammenhængende terminalområde og samtidig beskytte borgerne mod mere støj og luftforurening. **Lotte Pérez Valera Jensen, Morten Gøbel Poulsen og Connie Dupont** henviser også til andre lufthavnes loft over antal flyvninger pr. døgn, mens **Lotte Pérez Valera Jensen** også peger på, at andre lande i Europa har højere takster på flyvninger. **Jette Gørtz Smestad** supplerer med at bemærke, at store områder af Amager i dag er generet af den forurening, som lufthavnen forårsager, og i den forbindelse er det vigtigt at have for øje, hvor mange mennesker der faktisk bor på øen, og at antallet indbyggermæssigt er større end mange provinsbyer.



David Neil Kristensen foreslår, at Københavns Lufthavn, Kastrup, flyttes til en nyanlagt lufthavnsø syd for Amager og henviser til, at når man kan anlægge Lynetteholmen, kan man vel også anlægge en lufthavnsø syd for Amager. David Neil Kristensen bemærker, at anlæg af en ny lufthavnsø syd for Amager vil have en masse fordele og ingen ulemper. David Neil Kristensen begrundet dette med, at der vil være mindre miljøbelastning, mindre støj og mindre forurening; at en helt ny lufthavn syd for Amager vil betyde større sikkerhed for flytrafikken og faren for, at et fly falder ned, bliver formindsket; at Amager har brug for arealer til nye boliger og til erhverv, hvilket grunden efter Københavns Lufthavn, Kastrup, vil være udmærket og velplaceret at overdrage til boliger og erhverv, vel at mærke hvis ikke det bliver dyrt slum; og at mange af de nuværende bygninger ikke er moderne og virker forældede. David Neil Kristensen henviser endvidere til, at udgifter til en ny lufthavnsø syd for København kan dækkes helt eller delvist med indtægter for grundsalg til boliger og erhverv; at fremtiden kalder på moderne lufthavne og ikke Københavns Lufthavn, Kastrup, som det ser ud i dag; at Københavns Lufthavn, Kastrup, er forældet og ikke miljøsikret; og at udgifterne til en moderne up-to-date lufthavn vil være mindre end det nuværende forældede Københavns Lufthavn, Kastrup.

David Neil Kristensen bemærker på baggrund af ovenstående argumentation, at der er en masse fordele ved anlæg en ny lufthavn syd for Amager, ikke kun for Amager, men for hele Danmark og hele verden. David Neil Kristensen finder, at anlæg af moderne lufthavne kræver, at der politisk vilje og moderne politikere.

Christina Freudendal-Pedersen bemærker, at hvis man vil lave et europæisk hub for transportfly, kunne denne lige så godt ligge i et mindre beboet område, og at det ikke giver mening med alle de mennesker i byen og den i forvejen belastede støj at tilføre yderligere støj og luftforurening. Hun henviser til, at forskning viser, hvordan støj påvirker vores krop og psyke.

En borger, der bor et par kilometer nord for Københavns Lufthavn, Kastrup, bemærker, at Københavns Lufthavn, Kastrup, er en af de mest bynære i verden og derfor ikke bør være nordisk hub for fragt og passagertransport, som udbygningen og lovforslaget reelt skal skabe rammerne for. Borgeren bemærker, at udbygningen og væksten i flytrafikken med fordel kan henlægges til områder, hvor der bor færre mennesker, og som derfor vil være mindre påvirkede af støjen og luftforureningen, men hvor der modsat er et stort behov for at skabe flere arbejdspladser.



Dennis Jensin, Irene Sommer, Isac Jensin og Janne Jensin Sommer Gudikesen bemærker, at det er med stor bekymring at skulle se frem til en planlagt udvidelse af aktiviteterne i Københavns Lufthavn, Kastrup, og at det undrer hende i høj grad, at fagpersoner i kommunal og statslig regi bevidst ser bort fra undersøgelser, dokumentation og viden fra andre europæiske lufthavne nærtliggende ved storbyer, hvor alt taler for, i alle aspekter, at det ikke er en bæredygtig eller sund udvikling, af udvide en lufthavn beliggende i en storby. De spørger, hvad begrundelsen herfor mon er.

Jens Peter Jensen spørger, om man bør gentænke lufttrafikkens ruter til og fra Københavns Lufthavn, Kastrup, når områderne er blevet mere og mere tætbefolkede samtidigt med, at Københavns Lufthavne A/S har øget og øget trafikken. Han bemærker, at lufthavnen i 2022 havde 22 millioner passagerer, og at Københavns Lufthavne A/S har planer om at nå 50 millioner passagerer, hvormed alle myndigheder intet foretager sig i en vækst på 127 procent frem mod de fastsatte mål. Han henviser til, at grønne fly, der ikke forurener, ikke kommer de næste årtier, hvorfor man ikke kan krydse fingre og håbe på, at udstødningsforurening forsvinder af sig selv som dug for solen.

Jens Peter Jensen spørger, om man fra myndighedernes side er tilfredse med denne udvidelse, så Københavns Lufthavne A/S kan gøre, som de vil efter gældende retningslinjer, der jo er fastsat ud fra markant mindre trafik end fremtidens ambitioner, eller om man vil tage befolkningens sundhed og påvirkning fra Københavns Lufthavn, Kastrup, seriøst og begynde at undersøge dette, før man kører videre i samme spor og skal have en endnu større lufthavn inden for 10 kilometer af Københavns centrum med henvisning til, at Københavns Lufthavn, Kastrup, er den mest bynære lufthavn af væsentlig karakter i Europa.

Jens Peter Jensen henviser til, at Københavns Lufthavne A/S sammenligner sig selv med Oslo Lufthavn (Gardermoen) målt på omsætning i passagerer og fragt og derfor gerne vil have mulighed for at vækste, så man kan være Nordens hub og den foretrukne lufthavn og dermed den med størst omsætning målt på passagerer og fragt. Han bemærker, at Oslo også engang havde en bynær lufthavn, Fornebu, der lige som Københavns Lufthavn, Kastrup, lå inden for 10 kilometer af Oslo centrum. Han henviser til, at Oslo Lufthavn også gerne ville udvide og være større for at kunne konkurrere om at være Nordens største lufthavn, men at myndigheder og politikere i Norge af hensynet til sin befolkning traf den beslutning,



at lufthavnen skulle flyttes ud af byen, hvor der var plads og mulighed for at vækste uden større gene for deres befolkning. Jens Peter Jensen bemærker, at man traf denne beslutning i Norge for mere end 30 år siden og spørger til, om vi virkelig er så langt efter Norge i vores tanker, nu hvor vi i Danmark holder stædigt fast i, at Københavns Lufthavn, Kastrup, skal være Europas mest bynære samtidigt med, at den skal være blandt de største i Nordeuropa.

Jens Peter Jensen påpeger, at det er på tide, at man fra myndighedernes side undersøger påvirkningen af mennesker fra flyenes udstødning og støj, inden man lader Københavns Lufthavn A/S ufortrødent fortsætte en rejse mod en fordobling i antallet af fly over København og dens befolkning. Han mener, at hvis Københavns Lufthavn, Kastrup, skal have mulighed for at vokse sig endnu større, så bør det blive med mindst mulig påvirkning af menneskene, der bor i og omkring København, da det er det tættest beboede område i Danmark.

Jens Peter Jensen henviser til, at man i Norge var nervøse for, at man ville miste turister og forretningsrejsende ved at flytte lufthavnen 50 kilometer væk fra Oslo centrum, hvilket deres omsætning i Gardermoen viser, at man ikke bør frygte. Han oplyser, at han selv er i Oslo et par gange om året i forbindelse med arbejde, og at turen med flytoget ind til byen tager godt 20 minutter med henvisning til, at dette ikke er en skræmmende rejsetid og til sammenligning at tage metroen fra Københavns Lufthavn, Kastrup, til København ikke er væsentligt længere i rejsetid, hvor flytoget dog er mere behageligt.

Jens Peter Jensen bemærker, at Københavns Lufthavn, Kastrup, har udviklet sig i takt med København, men allerede nu har et niveau, hvor den er til stor støjgene på alle tider af døgnet for befolkningen, der bor i nærheden af flyruterne. Han bemærker, at der som samfund ikke er behov for at være med på en større vækstrejse, medmindre man som samfund vil gamble med befolkningens helbred og håbe, at flyenes forurening fra støj og udstødning på mirakuløs vis forsvinder op i den blå luft og på ingen måde påvirker befolkningen. Han mener, at grundige undersøgelser herom ville være fornuftige og ansvarlige at foretage sig inden.

Jens Peter Jensen henviser til, at COWI i sin miljøvurdering har vurderet, at det ingen påvirkning vil have på befolkningen, fordi lufthavnens samlede kapacitet ikke nødvendigvis bliver større ved godkendelse af dette lovforslag. Han mener, at dette bør anfægtes af alle, der har lidt forstand og interesserer sig for befolkningens sundhed, da det er elastik i metermål



Jens Peter Jensen mener, at hvis Københavns Lufthavne A/S skal gøre plads til større fly og flere fly, kommer der bedre forudsætning for mere aktivitet, og at hvis ingen måler påvirkningen fra flyenes udstødning i dag på befolkningen, så kan man blot fortsætte med at være i den tro, at det ikke påvirker, for der ligger jo ingen undersøgelser bag.

Jørgen Jans Hagen bemærker, at det vil være fuldstændig juridisk uforsvarligt rent fysikkerhedsmæssigt at udvide Københavns Lufthavn, Kastrup, fra 22 millioner internationale flypassagerer med den i forvejen omdiskuterede og ukontrollerede fugleplage og til 50 millioner flypassagerer med flere fly og afgang med større fare for flyuheld i omkringliggende byområder. Jørgen Jans Hagen henviser til, at Københavns Lufthavn, Kastrup, er en af de mest bynære lufthavne i Europa, og at lufthavne i andre storbyer ligger længere uden byen. Jørgen Jans Hagen bemærker, at da Københavns Lufthavn, Kastrup, ikke har den fornødne radarkapacitet til at varsle fly mod fugleflokke i mørke og dårlig sigtbarhed, så vil enhver udvidelse være juridisk uforsvarlig. Jørgen Jans Hagen henviser desuden til en TV Lorry-udsendelse om, hvordan tusinder af gæs truer flyvesikkerheden i Københavns Lufthavn, Kastrup, og en artikel i Berlingske Tidende fra 1999, der handler om, at Danmark krænker luftfartsaftale ved at anlægge fuglereservater så tæt på Københavns Lufthavn, Kastrup.

Kirsten Olsen bemærker, at Københavns Lufthavn, Kastrup, er en af de mest bynære lufthavne i Europa, hvorfor der bør indføres et loft over antallet af flyvninger og et stop for flyvninger om natten for at undgå en markant stigning i støj og luftforurening, mens der samtidigt bør indføres en ordentlig myndighedskontrol med støjniveauet fra lufthavnen og en sænkning af støjgrænsen.

Kristina Sehested bemærker, at Københavns Lufthavn, Kastrup, allerede vækker hende flere gange om natten, at der nogle gange stinker af den giftige flybenzin, og at flyene hele tiden holder i tomgang. Hun finder, at ligegyldigheden over for naboerne er overvældende og henviser til, at alle andre steder i verden ligger hovedstadens lufthavn ikke 14 minutter væk med en metro.

Kristina Sehested bemærker, at der må være en brakmark et sted på Sjælland, der kan bruges, og at de har bosat sig i et historisk miljø, ikke på en landingsbane, men at det begynder at føles sådan.

Maria Sørensen bemærker, at når man rejser i andre lande, så ligger der for det meste flere lufthavne i nærheden af en storby – og



de ligger som oftest meget længere væk end Kastrup Lufthavn ligger fra København. Hun henviser til, at det er et valg, man har truffet i andre lande, fordi man vægter borgernes sundhed højere end den enkelte lufthavns profit, mens det i lovforslagets bemærkninger tydeliggøres, at det ikke er den vægtning, der er i Danmark – det fremgår her at miljøforhold ikke må begrænse den økonomiske vækst.

Maria Sørensen bemærker, at hvis man har mod på at genoverveje den balance, så kunne en løsning være at lave en ekstra lufthavn i et område, hvor der er langt til og mellem naboer – og så kombineret med et hurtigtog til København. Hun bemærker, at på den måde kan f.eks. fragtflyvning og charterflyvning flyttes til et område, hvor der ikke er 200.000 borgere i umiddelbar nærhed, mens man skaber reel økonomisk vækst i et tyndt befolket område af Danmark. Hun bemærker, at de på Amager har brede skuldre – men at hun synes, de bærer tilstrækkeligt støj og forurening med både en lufthavn og en motorvej. Hun finder, at det må være muligt at fordele byrden bredere i fremtiden.

Maria Thorsmark Høj oplyser, at det er med utrolig stor bekymring, hun læser oplægget vedrørende udvidelse af nuværende kapacitet i Københavns Lufthavn, Kastrup. Maria Thorsmark Høj bemærker, at placeringen af lufthavnen tæt på boliger, skoler, idrætsfaciliteter burde tages meget seriøst, når man diskuterer udvidelse, fordi det er et faktum, at flytrafik er forurenende og sundhedsskadeligt. Maria Thorsmark Høj henviser til, at det ikke burde være lovligt med en radikal kapacitetsændring på grund af lufthavnens placering, da den i dette nye omfang vil påvirke en stor del af hovedstadens beboere. Maria Thorsmark Høj konstaterer, at folk i forvejen er påvirket af støj og lugtgener fra lufthavnen, og at det ikke kan være rigtigt, at man i denne verden, hvor der er så meget fokus på sundhed, vil udsætte borgere for en så stor negativ påvirkning. Maria Thorsmark Høj finder det fuldstændigt absurd, at man ikke taler om et øget fokus på at begrænse de negative påvirkninger fra Københavns Lufthavn, Kastrup, frem for en udvidelse. Maria Thorsmark Høj bemærker, at hun inderligt håber, at borgerne i København, og særligt Kastrup og Tårnby, vil blive taget alvorligt og i den forbindelse hjælpe med at få begrænset den nuværende støjende og forurenende trafik fra lufthavnen og til gengæld arbejde for en mere bæredygtig lufthavn.

Maureen Eriksen bemærker, hun på det kraftigste er imod den projekterede udvidelse af Københavns Lufthavn på Amager. Hun henviser til, at da lufthavnen blev bygget og officielt indviet i 1925, var lufttrafikken minimal, og at øen Amager dengang heller ikke



var så tæt bebygget. Maureen Eriksen bemærker, at i de følgende årtier er udviklingen af lufthavnen og mængden af flytrafik taget til, samtidig med at øen Amager, som en integreret del af København, har undergået en eksplosiv befolkningstilvækst.

Maureen Eriksen bemærker, at det er en kæmpe skandale, at et så tætbebyggede område, herunder Kastrup, Tårnby, Dragør, København og Storkøbenhavn, skal udsættes for de store gener og farer forbundet med lufthavnsudvidelsen. Maureen Eriksen mener, man skal stå denne udvidelse imod for vores børns, børnebørns og oldebørns skyld.

Nicolaj Hansen bemærker, at det er utrolig relevant at vurdere, hvorvidt vi har nået maksimal kapacitet af Københavns Lufthavn, Kastrup, da lufthavnen er en meget bynær lufthavn, hvorfor det må erkendes, at kapacitetsudvidelser må have deres begrænsninger. Nicolaj Hansen foreslår, at hvis der mangler kapacitet, kunne der oprettes en samarbejdsaftale mellem eksempelvis Billund Lufthavn eller Malmø Lufthavn og Københavns Lufthavn, Kastrup.

Peder Walsøe Pedersen bemærker, at støjforurening er et vilkår, når man bor i nærheden af en lufthavn, og at af samme grund har de fleste europæiske hovedstæder valgt at placere deres lufthavn 25-50 kilometer uden for byen, hvor befolkningstætheden er lille. Han henviser til, at der i København helt unikt er cirka otte kilometer til Rådhuspladsen, og at dette må siges at være en attraktiv placering, men bestemt også en belastning for rigtig mange mennesker. Han bemærker, at dette forhold bør den ansvarlige myndighed tage med i overvejelserne, når udvidelserne evalueres.

Pernille Ø. Hansen bemærker, at hun er yderst bekymret for planerne om at øge fragtflyvningen i Københavns Lufthavn, Kastrup, og hvad der uvægerligt vil føre til øgede natflyvninger og formentlig ældre mere støjende og forurenende fly. Hun bemærker, at det i det hele taget er helt uforståeligt, at der tænkes i øget fragt i en bynær lufthavn i moderne tider og bemærker, at det er der andre storbyer, der med god grund har takket nej til. Pernille Ø. Hansen mener, der burde være fokus på borgernes sundhed, ikke øget profit, når der ligger boliger og institutioner lige op ad lufthavnen.

Thomas Zelt og Marie Zelt Hauberg mener, det kan diskuteres, hvorfor et land med knap 6 millioner indbyggere har behov for at udvide en meget bynær lufthavn til at kunne håndtere mellem 40 og 60 millioner passagerer om året, hvis det blot handler om at drage økonomiske gevinster ud af transittrafikken.



Transportministeriet skal hertil bemærke, at lovforslaget om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, er en udmøntning af den politiske aftale »Gode rammer for udvikling af Københavns Lufthavn«, hvori det understreges, at Københavns Lufthavn, Kastrup, er af afgørende betydning for Danmarks forbindelser til omverdenen og for dansk økonomi. Aftaleparterne er på den baggrund enige om at ændre udbygningsloven, der skal give Københavns Lufthavn A/S mulighed for at indlede en udvikling af lufthavnen i Kastrup, der skal understøtte lufthavnens position som Nordeuropas trafikknudepunkt. Lovforslaget er udformet med afsæt heri, herunder at Københavns Lufthavn, Kastrup, skal kunne sikre en effektiv trafikafvikling for transitpassagerer, fragt mv. i sin rolle som trafikknudepunkt.

Lovforslaget har alene til formål at skabe de juridiske rammer for en forkortning og forskydning af tværbanen med henblik på udvikling af terminalområdet i lufthavnens nordafsnit og for en mere fleksibel planlægning af lufthavnens areal.

Lovforslaget indebærer ikke en forøgelse af passager- og fragtrafikken til og fra Københavns Lufthavn, Kastrup. Der henvises til afsnit 2.1.6.2. for en uddybning af spørgsmålet om forøgning af antal fragtflyvninger.

For så vidt angår forslag til og bemærkninger om loft over antal flyvninger til og fra Københavns Lufthavn, takstniveauet i Københavns Lufthavn, rammerne for natteflyvninger, luftfartssikkerhedsrelaterede forhold om bl.a. fugledetektering mv. reguleres det ikke i nærværende lovforslag, men i den øvrige relevante luftfartslovgivning, og lovforslaget har ikke en indvirkning herpå.

For så vidt angår bemærkningerne om myndighedskontrol med Københavns Lufthavns støjniveauer henvises til afsnit 2.1.6.9. I relation til lovforslagets konsekvenser i forhold til påvirkning af det omkringliggende miljø henvises til afsnit 2.1.6.4.

Høringssvarene giver på den baggrund ikke anledning til ændringer.

2.1.6.2. Antallet af flyvninger til og fra Københavns Lufthavn, Kastrup

En bedsteforælder til beboere på Amager oplyser at være forælder og bedsteforælder til familie, som bor ca. 1,5 kilometer fra Københavns Lufthavn, Kastrup. Borgeren stiller sig uforstående over for, at politikerne og myndighederne tillader, at der fortsat



sker en stigning i antal flyvninger, uden at der igangsættes en ordentlig undersøgelse af luft- og støjforurening på Amager, og om der er flere børn og voksne end i resten af Danmark, som bliver syge. Denne bekymring udspringer af egne oplevelser med tung tåge af diesel fra lufthavnen, så øjne og vejrtrækning har været meget generet, og så højt støvniveau fra fly, at man ikke har kunne tale sammen. Borgeren henviser desuden til den store mediedækning af forurening, som skader helbredet både på kort og lang sigt og fører til dødsfald, såsom PFAS.

Anne Sidenius, Camilla Tiede, Charlotte Jørgensen, Dennis Jensen, en borger, Gitte Jensen, Grundejerforeningen Kastrupvænge, Grundejerforeningen Ny Kastrup, Grundejerforeningen Tømmerupvang, Iben Lindemark, Jeppe Christensen, Jette Gørtz Smestad, Karina Aagren, Kristina Sehested, Kristine Isaack, Majbrit Fønnesbæk Hansen, Maria Dyrberg, Morten K. Seligmann, Rasmus Steenberger, Rasmus Ugilt, Rikke Gunderstofte, Sanne Martini, Sidsel Ramdal, Susanne Mortensen, Svend Andersen, Thomas Nørup, Tina Berglöv Kjær bemærker, den store vækst i antallet af flyvninger, og at der med lovforslaget banes vej for en yderligere vækst, og at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges er bekymrende. Borgerne bemærker, at der er en stor risiko for, at dette vil påvirke støj- og luftforureningen i området, hvorfor støj-, lugt- og luftforurening må undersøges grundigt, inden loven vedtages. Borgerne påpeger i forlængelse heraf, at den udarbejdede miljøvurdering er mangelfuld. **Karina Aagren** supplerer dette med, at det ikke giver mening at forsikre om, at man anvender mindre støjende og forurenende fly, hvis flytrafikken bare bliver væsentligt forøget, for på den måde er der intet sparet, og der er stadig den samme mængde eller forøget mængde forurening og støj. **Grundejerforeningen Ny Kastrup** påpeger også, at dertil kommer, at standpladserne bygges nærmere dem i Kastrup nordøst for Københavns Lufthavn, Kastrup, og man i forbindelse med standpladserne ved, at der er taxistøj forbundet under kørsel til og opstart fra standpladser.

Grundejerforeningen Ørnevang henviser til lovforslagets bemærkninger om, at lovforslaget i sig selv ikke har klima- eller miljømæssige konsekvenser, fordi lufthavnen allerede inden for den nuværende lovgivning kan vækste i andre udviklingsmodeller og påpeger, at disse formuleringer står i nogen modstrid med, at lovforslaget vel netop fremsættes for at sikre grundlaget for mere trafik i lufthavnen.



Mette Knudsen bemærker, at Københavns Lufthavn, Kastrup, er den største fragtlufthavn i Nordeuropa, og at lufthavnen med udvidelsen vil mere end fordoble fragtkapaciteten, hvilket især vil betyde flere flyvninger om natten. I forlængelse heraf bemærker **Mette Kure Hansen**, at øget flytrafik om natten vil forstyrre nattesøvnen markant, og at det slet ikke burde være tilladt at lade fly lufte i Københavns Lufthavn, Kastrup, i tidsrummet 22.00-06.00. Mette Kure Hansen oplyser, at flytrafikken allerede i dag forstyrrer om natten, og at hun som beboer i Tårnby er imod udvidelsen af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Mathilde Schjerning og Morten Petz bemærker, at de ofte oplever en kraftig luft af flydiesel fra Københavns Lufthavn, Kastrup, og er især på vindstille dage og om aftenen generet af støj. De henviser til, at begge dele er dokumenteret som værende sundhedsskadeligt, hvilket gør dem bekymrede for deres eget og deres børns sundhed. Mathilde Schjerning og Morten Petz henviser til, at begge deres børn går i skole, børnehave og til fritidsaktiviteter tæt på lufthavnen. Derfor er det helt uforståeligt for Mathilde Schjerning og Morten Petz, at man vil tillade en voldsom stigning i aktiviteten i lufthavnen med dertilhørende voldsom stigning i både støj- og luftforurening. De spørger til, om flere arbejdspladser i Tårnby Kommune virkelig skal ske på bekostning af kommunens borgeres og ikke mindst børns sundhed.

Peter og Sofie Jensen spørger, om det er rigtigt forstået, at fragtflyvning vil øges fremadrettet, og at den fortrinsvis vil ske om natten. Peter og Sofie Jensen spørger endvidere, om det er rigtigt forstået, at fragtflyvning, som skulle have været placeret i Københavns Lufthavn, Roskilde, i 2015, blev ændret grundet argumenter om støjgener fra en lokal nabogruppe, og at fragtflyvning blev flyttet til Københavns Lufthavn, Kastrup, uden høring eller anden inddragelse af lokalbefolkning i nærområdet til Københavns Lufthavn, Kastrup. Peter og Sofie Jensen spørger, om det er rigtigt forstået, at denne ændring skete under valgkampen i maj/juni 2015 og dermed under en fungerende regering.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, ikke har til formål at øge antallet af flyvninger til og fra lufthavnen, og at den forventede passagertilvækst i Københavns Lufthavn, Kastrup, sker uafhængigt af en eventuel lovændring.

Inden for nuværende lovgivning er det muligt for passagertallet i Københavns Lufthavn at stige væsentligt. Forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, har i sig



selv ikke indvirkning på udviklingen i passagertallet. Det er forventningen, at der i takt med blandt andet den økonomiske udvikling og øget turisme kommer flere passagerer, som fortsat vil vælge at flyve i scenariet, hvor lovforslaget ikke blev vedtaget. Det, som lovforslaget gør, er at sikre, at den forventede passagerudvikling, kan imødekommes bedst muligt uden, at serviceniveauet forringes. Det sker ved, at tværbanen forkortes og dermed frigør rum i den nordvestlige del af lufthavnen til at udvide det eksisterende terminalområde, så det fortsat er et samlet terminalområde. Transportministeriet vurderer, at en forringelse af serviceniveauet i Københavns Lufthavn ikke i væsentlig grad vil medføre færre lokalt afrejsende fra lufthavnen, idet passagerer i lufthavnens passageropland forventeligt fortsat vil benytte lufthavnen; uanset om serviceniveauet forringes i forhold til i dag.

Lovforslaget har således alene til formål at sikre en mere hensigtsmæssig afvikling af passagertrafikken i Københavns Lufthavn, Kastrup, og desuden en mere hensigtsmæssig ramme for planlægning af lufthavnens areal. Lovforslaget fremsættes således ikke for at sikre grundlaget for mere trafik i lufthavnen, da Københavns Lufthavn, Kastrup, også ville kunne udbygges under rammerne af den nugældende udbygningslov.

Derudover bemærker Transportministeriet, at Københavns Lufthavn, Kastrup, til enhver tid og uanset en eventuel stigning af aktiviteter i lufthavnen skal overholde gældende regler om støj.

For så vidt angår spørgsmålet om øgningen af fragtflyvning er dette ikke reguleret i lovforslaget. Lovforslaget medfører således ikke ændringer i relation til mængden af fragtflyvninger, men regulerer alene, at fragtfaciliteter fortrinsvis skal placeres i østafsnittet i Københavns Lufthavn, Kastrup.

Ministeriet er desuden ikke bekendt med, at der skulle have været planer om at flytte fragtflyvningen til Københavns Lufthavn, Roskilde. Ministeriet bemærker, at Københavns Lufthavn, Roskilde, ikke har dedikerede fragtfaciliteter eller et banesystem, der kan håndtere større flytyper.

Omfanget af fragtflyvning i Københavns Lufthavn, Kastrup, baserer sig alene på efterspørgsel fra luftfartsselskaber og luftfragtselskaber. Transportministeriet bemærker dog, at der er fastsat begrænsninger i forhold til flystøj om natten mellem klokken 23 og 06, og at disse begrænsninger også gælder for fragtflyvning, ligesom det bemærkes, at fragtflyvning indgår i lufthavnens miljøgodkendelse.



Høringssvarene giver på den baggrund ikke anledning til ændringer i lovforslaget.

2.1.6.3. Klima

Anne Sidenius, Camilla Tiede, Clara Vandeweerd, Dennis Jensen, en borger, en borger bosiddende i Kastrup, Gitte Jensen, Grundejerforeningen Kastrupvænge, Grundejerforeningen Tømmerupvang, Iben Lindemark, Jeppe Christensen, Jette Gørtz Smestad, Johannes Lundberg, Karina Aagren, Kirsten Olsen, Kristina Sehested, Kristine Isaack, Majbrit Fonnesbæk Hansen, Maria Dyrberg, Mette Birchholdt, Morten Ammitzbøll, Morten K. Seligmann, Rasmus Steenberger, Rasmus Ugilt, Sidsel Ramdal, Susanne Mortensen, Thomas Meinert Larsen, Thomas Nørup mener, at det er helt uacceptabelt, at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning både for så vidt angår stigning i antal passagerer fra 30 millioner til 40 og potentielt 55 millioner og også fragtflyvninger. Borgerne bemærker, at på alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne og henviser til, at alle andre sektorer skal reducere CO₂-udledninger med 70 procent, hvilket også må også gælde for lufthavnen. Sidstnævnte pointe understreger **Connie Dupont, Morten Gøbel Poulsen, Karen Ansbæk** også.

Anne Sidenius, Camilla Tiede, Clara Vandeweerd, Dennis Jensen, en borger, en borger bosiddende i Kastrup, Connie Dupont, Gitte Jensen, Jens Elkjær Bach, Karen Ansbæk, Karina Aagren, Grundejerforeningen Kastrupvænge, Grundejerforeningen Tømmerupvang, Iben Lindemark, Jeppe Christensen, Jette Gørtz Smestad, Johannes Lundberg, Kirsten Olsen, Kristina Sehested, Kristine Isaack, Lotte Pérez Valera Jensen, Majbrit Fonnesbæk Hansen, Maria Dyrberg, Mette Birchholdt, Morten Ammitzbøll, Morten Gøbel Poulsen, Morten K. Seligmann, Rasmus Steenberger, Rasmus Ugilt, Sidsel Ramdal, Susanne Mortensen, Thomas Nørup bemærker, at regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og derfor også må sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. **Anne Sidenius, Camilla Tiede, Clara Vandeweerd, Dennis Jensen, en borger, en borger bosiddende i Kastrup, Gitte Jensen, Grundejerforeningen Tømmerupvang, Iben Lindemark, Jeppe Christensen, Jette Gørtz Smestad, Karina Aagren, Kristina Sehested, Kristine Isaack, Majbrit Fonnesbæk Hansen, Mette Birchholdt, Morten K. Seligmann, Rasmus**



Steenberger, Rasmus Ugilt, Sidsel Ramdal, Susanne Mortensen, Thomas Nørup foreslår, at dette kunne gøres ved at sætte krav til stigningen i antal flyvninger, så det afhænger af reduktionen i CO₂-udslip fra flyvningerne – ikke kun selve lufthavnsbygningerne. **Jette Gørtz Smestad** supplerer denne pointe med, at Folketinget har vedtaget en klimalov på en 70 procent CO₂-reduktion, og at en udvidelse af lufthavnen vil medføre en forøgelse i flytrafikken og dermed i udledning af CO₂. Jette Gørtz Smestad bemærker, at udviklingen af og en mere udbredt benyttelse af Power-to- X er ikke lige rundt om hjørnet, hvorfor det har lange udsigter med CO₂-neutral flyvning og uanset hvilket brændstof, der vil blive benyttet i fremtiden, så vil det kræve CO₂ i selve fremstillingen. **Anne Sidenius** henviser ligeledes til klimaloven.

Birte Strandby bemærker, at når man ser på, hvad videnskaben fortæller om klimaet, så har vi store vanskeligheder, men ingen er rigtigt klar til at lave store ændringer for at sikre menneskeheden fremover. Hun bemærker, at de netop har hørt i medierne, at grønt flybrændstof ikke er et produkt, der forventes at blive færdigudviklet inden for en overskuelig fremtid, og at EU er blevet bedt om at flytte grænserne for, hvornår brændstof er grønt - angiveligt fordi det er lettere end at omlægge og reducere flytrafikken.

Camilla Tiede, en borger, Iben Lindemark, Kristine Isaack, Majbrit Fønnesbæk Hansen, Rasmus Steenberger og Susanne Mortensen bemærker, at det er noget svineri at udvide kapacitet til flytrafik i en tid med galoperende klimakrise og henviser til, at flybrændstof ikke er grønt, hvilket også bemærkes af en **borger bosiddende i Dragør**. Borgerne bemærker, at lovforslaget er på direkte kollisionskurs med danske klimaforpligtigelser over for EU og COP-processen, hvilket bakkes op af **Dennis Jensen**.

Borgerne bemærker, at en hurtig udregning viser, at 10 mio. ekstra passagerer betyder ca. 2,1 millioner tons ekstra CO₂e pr år, hvorved udvidelsen af Københavns Lufthavn, Kastrup, svarer til ca. 10 procent af Danmarks mål for CO₂-udledning i 2030, hvilket **Kirsten Olsen** og **Dennis Jensen** også bemærker. De spørger i forlængelse heraf, hvordan lovforslaget ikke kan indeholde en klimavurdering og ikke beregner, hvad klimaeffekterne af den øgede flyvning vil være. De bemærker, at man gør dette ved øvrige infrastrukturprojekter. De henviser til, at en transportminister endda er trådt tilbage, fordi han undlod at fortælle om samtlige klimaeffekter. De bemærker, at de klimaeffekter, der skal indgå i behandlin-



gen af udbygningsloven, handler såvel om selve byggeriet og naturligvis den forventede øgede indenrigs- og udenrigs luftfart, som udbygningen giver anledning til.

De anser det som urealistisk, at Folketinget godkender andre projekter frem mod 2030, som har den samme skadelige klimapåvirkning, fordi så godt som alle andre projekter skal indarbejdes i klimamålet, hvor man alt i alt med en passende sikkerhed kan sige, at udvidelsen er Danmarks mest klimaskadelige projekt. De bemærker, at lovforslaget dermed er det mest klimabelastende lovforslag i mange år.

Christian Granhøj Alam Krause bemærker, at lovforslaget arbejder med en stigning i antal passagerer fra 30 millioner til 40 millioner og potentielt en stigning helt op til 55 millioner, herudover også fragtflyvninger, og at det formentligt med den stigning vil være svært at kunne leve op til målsætningen med en CO₂-reduktionen på op til 70 procent - med den forventede stigning af flyvninger.

Christina Freudendal-Pedersen bemærker, at set i betragtning af, at vi skal nå en begrænsning af CO₂-belastningen, virker det underligt, at man vil øge flytransporten.

En borger bosiddende et par kilometer fra lufthavnen bemærker, at det virker galimatias at udvide Københavns Lufthavn, Kastrup, med tanke på klimaudfordringerne, vi står overfor. Borgeren bemærker, at vi bør fragte mindre gods med fly, end vi gør i dag, og det, at Københavns Lufthavn, Kastrup, også ønsker at lave en fragthub simpelthen er uforståeligt. Borgeren henviser til, at vi i Danmark arbejder på at mindske vores CO₂-udslip, og det at udvide lufthavnens flyafgange, som planen er, er helt sort. Borgeren bemærker, at hun er bevidst om, at der er håb om grønne fly, men at dette ligger langt ude i fremtiden, og klimakrisen er her og nu, og at vi ikke kan bruge luftkasteller til noget.

En bedsteforælder til beboere på Amager bemærker, at det ikke kan være rigtigt, at regeringen taler om klimamål, og samtidig giver lov til store bygge- og infrastrukturprojekter, som forurener, og får CO₂-udslippet til at stige. Alle store bygge- og infrastrukturprojekter burde ifølge borgeren bedømmes og analyseres i forhold til den klimabelastning, som de reelt har, medtaget flyafgangene og ikke kun for bygningerne og selve lufthavnen.

Felix H. Henriksen bemærker, at en udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, vil belaste klimaet med mere CO₂-forurening,



og at før der bliver taget overvejelser med om klimapåvirkning, kan man ikke på et oplyst grundlag udvide lufthavnen.

Frida Wedderkopp bemærker, at de er en familie, der bor i en villa på Amager nær grænsen til Tårnby med to børn, der går i skole i nærområdet, og fordi de kører sig om deres børns sundhed og om klimaforandringerne, synes de, det er en helt utrolig dårlig ide at udvide lufthavnen. Hun oplyser, at de slet ikke begriber, hvorfor man overhovedet overvejer det i denne tid, i stedet for at begynde at overveje, hvordan man kan transportere sig rundt uden at ødelægge vores levesteder.

Frie Grønne ved Susanne Zimmer bemærker, at hun på det kraftigste vil protestere imod en udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, fordi der ikke er lavet en uvildig og fyldestgørende miljøkonsekvensvurdering, hvilket er en katastrofe for demokratiet, de demokratiske processer i folketingsbehandlingen. Frie Grønne bemærker, at Folketinget vil komme til at lovbehandle udvidelsen på en løsagtigt/fejlagtigt grundlag. **Anne Sidenius** erklærer sig enig i denne pointe og supplerer den med at bemærke, at det i sidste ende også er en katastrofe for Danmarks samlede befolkning og det grundlovssikrede demokrati.

Frie Grønne er endvidere imod udvidelsen, fordi Folketinget har vedtaget en klimalov på en 70 procent CO₂-reduktion, hvorfor det ikke giver mening af øge flytrafikken, hvilket en udvidelse i høj grad vil medføre. Frie Grønne henviser til, at det har lange udsigter med CO₂-neutral flyvning, og at uanset hvilket brændstof der i fremtiden benyttes, vil det kræve CO₂ i fremstillingen; en pointe, der bakkes op af **Anne Sidenius**.

Frie Grønne er også imod, fordi udvidelsen vil forårsage en kæmpe CO₂-udledning i etableringsfasen, og fordi udvidelsen vil kræve enorme mængde af råstoffer, naturens begrænsede ressourcer. **Anne Sidenius** bemærker ligeledes CO₂-udledningen fra etableringsfasen.

Hans Christian Hansen bemærker, at det er helt skørt, at man har tænkt at udvide Københavns Lufthavn, Kastrup, inden man har gjort langt flere tiltag for at mindske CO₂-udslippet fra flyvningen. Han bemærker, at vi først skal reducere udslippet og gå langt hurtigt imod en grønnere transportform og så først derefter eventuelt udvide lufthavnen. Hans Christian Hansen finder, at en øget vækst af lufttrafikken strider direkte imod Parisaftalen og bemærker, at har man ikke viljen og evnen til at reducere CO₂-udslippet signifi-



kant, må man i stedet gøre det ved at reducere antallet af flyvninger og ikke øge det. Han spørger, hvad Københavns Lufthavne A/S vil gøre af tiltag for at reducere drivhusgasudslippet i henhold til Parisaftalen fra 2015.

Hans Christian Hansen bemærker, at med hensyn til klimaforandringerne og de igangværende langsomme, men gradvise havvandsstigninger, så virker det ikke gennemtænkt at udvide en lufthavn, der ligger så lavt over havniveau og så tæt på kysten. Han spørger, hvad Københavns Lufthavne A/S har tænkt sig at gøre ved den tiltagende risiko for oversvømmelser i forbindelse med stormflod i fremtiden.

Jesper Agerschou bemærker, at hans svar vedrørende lufthavnens udvidelse er et klart nej, og han finder, at det virker som om, at hele spørgsmålet om CO₂-udledningen er gået hen over hovedet på Transportministeriet og de andre beslutningstagere. Han betegner dette som tonedøvhed.

Jens Elkjær Bach spørger, hvordan det kan overvejes at acceptere en udvidelse af en af de mest miljøskadelige sektorer og henviser til, at vi alle skal flyve mindre, forbruge mindre og udlede mindre. Jens Elkjær Bach bemærker, at politikerne har ansvaret for, at der bliver sat en retning og nogle rammer, der sikrer denne retning, og henviser til, at klimakatastrofen er den største udfordring, menneskeheden har stået overfor, og det her er et valg i den forkerte retning. **Jens Elkjær Bach, Lotte Pérez Valera Jensen, Morten Gøbel Poulsen og Connie Dupont** bemærker, at flysektoren ikke er omfattet af en politisk drøftet og vedtaget klimahandlingsplan, mens flybrændstof er afgiftsfritaget, hvorfor der klimamæssigt er tale om en komplet ureguleret sektor.

Johannes Lundberg bemærker, at han er bekymret for, at man ikke har taget tilstrækkeligt højde for klimaeffekterne af en lufthavnsudvidelse, og han spørger til, hvad en udvidelse af lufthavnen vil betyde for Danmarks mulighed for at nå 70 procent-målet i 2030, og hvad det betyder for målsætningen om klimaneutralitet i 2045.

Karen Ansbæk bemærker, at en udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, modarbejder den grønne omstilling og udstiller den manglende vilje til at indse, at det koster på komfort og økonomisk vækst og økonomiske interesser, hvis vi reelt vil forsøge at bremse den globale opvarmning.



Kommunistisk Parti Amager frygter, at udvidelsen og et øget antal flyvninger vil blive en bombe under den danske klimapolitik.

Kristina Blomfrø og Frank Holmkvist bemærker, at de med bekymring læser, at der fra Københavns Lufthavn A/S' side ønskes en betragtelig udvidelse af dag og nat kapaciteten med hensyn til flyafgange og landinger. For dem at se vil den ønskede udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, være med til at understøtte en transportform, der her i landet og i vores nabolande ønskes reduceret og reguleret, da lufttrafik anses for at være en af kilderne til den største udledning af klimagasser i atmosfæren – af en flybillet fra SAS fremgår det, at en flyrejse fra København til Aalborg koster ca. 30 kg CO₂-udledning pr. passager hver vej. De bemærker, at dette faktum står i skarp kontrast til, at der i befolkningen og fra politisk side arbejdes målrettet med at reducere den miljøbelastende klimaudledning både i den private husholdning og i samfundet generelt – begge steder med udgangspunkt i ønsket om en grøn omstilling fra sorte energiformer mod grønne energi alternativer.

Kristoffer Jarlov Jensen bemærker, at der er bred konsensus, også politisk, i Danmark om, at verden står over for en galopperende klimakrise, der kræver hurtig handling, og at ansvaret også påhviler Danmark. I forlængelse heraf påpeger Kristoffer Jarlov Jensen, at flytrafikken imidlertid er i fortsat hastig vækst, fraset det midlertidige dyk under covid-nedlukningerne, og at der samtidigt ikke er udsigt til at flyene i hvert fald på de længere distancer bliver klimaneutrale i overskuelig fremtid. Således vil luftfarten ifølge Kristoffer Jarlov Jensen stå for en relativt stigende andel af klimabelastningen i verden, mens andre sektorer vil stå for betydelige reduktioner.

Kristoffer Jarlov Jensen bemærker på den baggrund, at facilitering af øget flytrafik er dermed i komplet modstrid med Parisaftalens målsætninger, og at den danske regering samlet set kun gør ringe forsøg på at begrænse den klimaskadelige flyaktivitet. Kristoffer Jarlov Jensen påpeger, at afgiftsstrukturen er urimeligt favorabel for luftfarten i forhold til f.eks. bus og tog, og at der end ikke betales moms af flybilletter. Kristoffer Jarlov Jensen påpeger, at vi i modsætning til vores nabolande ikke har passagerafgift på internationale ruter, mens der er planlagt blot 13 kr. i indenrigsafgift. Loven om udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, er ifølge Kristoffer Jarlov Jensen endnu et eksempel på, at der stilles alt for få grønne konkrete politiske krav til luftfartsindustrien, og loven bidrager blot til denne ærgerlige fortælling som endnu en *missed opportunity* i den grønne omstilling.



Kristoffer Jarlov Jensen bemærker, at i forhold til lovforslaget er det vigtigste anklagepunkt, at det forsømmes at foretage en grundig beregning af klimaeffekterne som en udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, måtte medføre. Kristoffer Jarlov Jensen påpeger, at der forventes en stigning i passagertallet fra 30 til 40 mio. passagerer årligt, med planer om endda at udvide til 55 mio passagerer, hvilket uomtvisteligt vil gøre stor klimaskade, men at vi ikke ved, hvor stor effekt det vil have. Konsekvensen er ifølge Kristoffer Jarlov Jensen et manglende fundamentalt beslutningsgrundlag for lovgiverne, hvilket er både pinligt og uhensigtsmæssigt. Kristoffer Jarlov Jensen henviser til, at lovtæksten dog er helt eksplicit om, at afvejningen mellem lufthavnsdrift og miljøhensyn ikke skal forrykkes i forhold til den gældende lov fra 1992, og han påpeger, at verdens udfordringer har ændret sig på 30 år.

Kristoffer Jarlov Jensen henviser til, at den internationale luftfart desværre er fritaget 70 procent-reduktionsmålet, hvilket vil sige, at ligegyldigt hvor stor en øget udledning fra flytrafikken, som den danske regerings politik måtte medføre, vil det aldrig belaste vores nationale regnskab. Det er ifølge Kristoffer Jarlov Jensen i bedste fald absurd, måske snarere tragisk og hyklerisk og reducerer klimapolitik til en skrivebordsøvelse. Kristoffer Jarlov Jensen mener, at verden savner en mere rationel og oplyst klimapolitik end denne.

Lotte Pérez Valera Jensen, Morten Gøbel Poulsen og Connie Dupont mener ikke, at de klima- og miljøkonsekvenser er ordentligt behandlet i lovforslaget, og at det er stærkt bekymrende, at lovforslaget og planen for lufthavnens udvikling præsenteres og vurderes som et byggeprojekt og dekobles den stigning i antal passagerer og flyvninger, som alt peger på kommer til at ske i fremtiden. De mener, at lovforslaget og stigningen i passager- og fragtflyvninger må miljøvurderes ud fra de konsekvenser, som det vil have på klimaet, og at det er helt uacceptabelt, at en udbygning, der reelt handler om at øge benyttelsen af lufthavnen, ikke beregner, hvad klimaeffekterne af den øgede flyvning vil være. De henviser til, at det gør man ved alle andre infrastrukturprojekter, og de klimaeffekter, der skal indgå i behandlingen af lovforslaget, naturligvis både skal inkludere indenrigs- og udenrigsflyvninger og fragtflyvninger. De stiller spørgsmålstejn ved, hvad klimakonsekvensen vil være af en vækst i antal passagerer fra de nuværende 30 til 40 millioner og potentielt 55 millioner passagerer om året plus en stigning i fragtflyvninger, når Københavns Lufthavn, Kastrup, vil være nordisk hub for fragtflyvninger.

Lotte Pérez Valera Jensen, Morten Gøbel Poulsen og Connie Dupont peger på, at lufthavnens argument er, at nye moderne



fly forurener mindre og udleder mindre CO₂ og understreger, at hvis dette skal blive en realitet, må der sættes krav sådan, at en eventuelt stigning i antal flyvninger kun kan ske, hvis der sker en reduktionen i CO₂-udslip fra flyvningerne. De bemærker, at de mål for klimareduktion, som lufthavnen har fremlagt, som minimum må være bindende.

Louise Spanget bemærker, at der fra hende skal lyde et rungende nej til udvidelse af lufthavnen og ligeså en indtrængende bøn til dem, der har indflydelse om at sige nej. Louise Spanget bemærker, at vi i øjeblikket oplever kommerciel lufthavns-greenwashing af værste slags, og at de beslutninger, vi træffer lige nu, de kan enten hjælpe med at afbøde eller yderligere eskalere konsekvenserne af vores misbrug af jordens ressourcer. Louise Spanget bemærker, at vi skal afvikle og omstille, men at vi så absolut ikke skal udvide og eskalere eller være hub eller knudepunkt, men skal trække i en helt anden retning. Louise Spanget henviser til, at man skal forstå FN's verdensmål og vores fælles ansvar for at reducere udledning af CO₂ og nedbringe det ikke-cirkulære forbrug.

Mads Bonde Clausen bemærker, at en markant forøgelse af kapaciteten i Københavns Lufthavn, Kastrup, vil medføre en tilsvarende markant forøgelse af klimabelastning udløst af flytrafik i Danmark, hvilket strider mod Danmarks klimaambitioner og ønsket om at være foregangsland på den grønne omstilling. Han bemærker, at teknologier til flyvning på grønne brændsler er umodne og ikke mindst dyre, hvorfor udsigterne til mærkbart lavere CO₂-udslip i forbindelse med flyvning i Københavns Lufthavn, Kastrup, er meget langsigtede.

Maria Wanscher bemærker, at hun er bekymret over om ændring af lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, vil få negative konsekvenser for klimaet og spørger til, hvordan det sikres, at ændringen ikke vil fremme endnu mere flytrafik og dermed en øget CO₂-belastning. Hun spørger ligeledes til, om der er foretaget de nødvendige klima- og miljømæssige beregninger af en øget flytrafik, og om der er sikret et loft over, hvor meget den øgede klima- og miljømæssige belastning må stige. Maria Wanscher bemærker, at vi står midt i en klimakrise, og at det i hendes øjne er helt forkert tidspunkt at fremme flytrafik.

Marianne Wiltrup bemærker, at det er en meget dårlig idé at udvide Københavns Lufthavn, Kastrup, fordi det bidrager til klimaforandringerne med markant øget CO₂-udledning, da flytrafik er den store synder, og at det fjerner fokus fra den transportform, vi hellere skulle fremelske og støtte i Europa, især toget. Marianne



Wiltrup håber, at Transportministeriet vil genoverveje en eventuel tilladelse til lufthavnens ønske, da det er et meget dårligt signal at sige ja til en udvidelse, når Danmark har forpligtet sig til at være CO₂-neutral i 2030.

Michael Anslev bemærker, er udvidelsen af lufthavnen er stik imod behovet for grøn omstilling, og at der skal færre flyrejser og fragt til og ikke flere.

Michael Wieland stiller ligeledes spørgsmålstejn ved, om CO₂-udledninger, og om en udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, holder stik i forhold til klimaplanerne.

Mille Lübbert Hansen udtrykker sin udelte modstand mod udvidelse af Københavns lufthavn, Kastrup, med henvisning til, at vi står midt i en klimakrise, hvor det ikke giver mening at udvide lufthavnen. Mille Lübbert Hansen bemærker, at vi i stedet bør investere i, at det bliver lettere, hurtige og billigere at rejse med tog i – og evt. i nærhed af – Europa. Mille Lübbert Hansen finder, at det reelle CO₂-udslip ved udvidelse må beregnes, at regeringen må overholde Parisaftalen, og alle sektorer må sikre 70 procent CO₂-reduktion, også lufthavnen.

Morten Ammitzbøll bemærker, at grundlaget for fremtidens CO₂-neutrale flybrændstof i bedste fald spinkelt, i værste en utopi, hvorfor det siger sig selv, at lovforslaget vil have klimaskadende effekter, vi simpelthen ikke kan byde hverken os selv eller generationerne efter os.

Nicolaj Hansen bemærker, at vi befinder os i en ny tid: En klimatid, hvor klimaet ikke længere kan ignoreres. Det er for ham tankevækkende, at det politiske fokus blandt andet omhandler, hvordan vi skal ændre vores forbrugsadfærd, madvaner, og at samfundet skal indrettes anderledes for at imødekomme den grønne omstilling, mens når vi som forbrugere stiller krav til politikerne om at blive hørt i forbindelse med en kommende lokalplanændring – herunder udvidelsesplanerne af Københavns Lufthavn, Kastrup – så har tonen en anden lyd. Nicolaj Hansen finder, at det er som om, at der ikke er nogen, som vil stille krav til én af Danmarks største arbejdspladser, som har massiv indvirkning på klimaet både nationalt og lokalt.

Nicolaj Hansen mener, det er uambitiøst at drive en virksomhed, som ikke investerer i klima og gør nærområdet grønnere, og at vi i fremtiden får flere og flere grønne alternativer til at transportere os selv, som påvirker klimaet mindre i forhold til CO₂, luftforurening



og støj. Han bemærker, at forbrugerne forventer mere af virksomhederne, og at forbrugerne også vil forvente mere af Københavns Lufthavn, Kastrup, hvorfor det er ham en gåde, at der ikke præsenteres ambitiøse mål og konkrete tiltag som mindsker støj, luftforurening og CO₂-udledning.

Nicolaj Hansen stiller ligeledes spørgsmålstejn ved, hvorvidt fremtidige potentielle flypassagerer vælger alternative transportmidler, som forurener mindre, herunder partikeludledning, CO₂ og påvirkning af det lokale miljø for så vidt angår støj og luftforurening.

Nicolaj Hansen henviser til Tårnby Kommunes klimaplan og underer sig over, hvordan en udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, med flere afgangene til og fra lufthavnen og flere passagerer bidrager positivt til denne klimaplan.

Peder Walsøe Pedersen bemærker, vi alle står overfor at skulle ændre vores levevis inden for meget få år, og at regeringen har besluttet at reducere CO₂-udledningen med 70 procent til 2030, hvorfor han er derfor dybt forundret over, at Transportministeriet ser denne udvidelse som nødvendigt.

Rasmus Vedel bemærker, at i en tid, hvor fokus bevæger sig væk fra lufttransport og over til øget brug af bl.a. togdrift, giver udvidelsen af Københavns Lufthavn, Kastrup, ingen mening, da det vil give øget udledning af CO₂ i både byggeproces og efterfølgende øget brug. Rasmus Vedel henviser til, at kræfter hellere bør bruges på bedre skinner til fremtidens tog.

Rikke Tolddam bemærker, at udvidelsen af Københavns Lufthavn, Kastrup, er i strid med hendes ønsker som borger i det danske samfund. Hun mener, det er nødvendigt med en stærk transportmæssig infrastruktur, hvilket vi bør prioritere som samfund, men at det trækker os i den gale retning at prioritere udvidelse af lufttrafikken. Rikke Tolddam bemærker, at der til sammenligning lige nu er busruter, der må lukke på grund af energikrisen, hvilket ødelægger grundlaget for velfungerende små samfund i vores land.

Rikke Tolddam bemærker, at det er væsentligt at beskytte infrastrukturen til vores små samfund, og at det er væsentligt at beskytte kloden mod yderligere klimabelastning. Hun mener, man skal stoppe udvidelsen af Københavns Lufthavn, Kastrup, og i stedet investere i bus og togtrafik. Hun foreslår at gøre det billigere for billister at komme over broer og med færger, så rejser i højere grad bliver i de nære omegne, fordi bilisterne ikke fristes af billige flyrejser til den anden side af kloden.



Rasmus Ugilt bemærker, at han grundlæggende mener, at det er absurd, at man planlægger at udvide en allerede stor lufthavn i en tid, hvor vi alle sammen ved, at vi står over for en kæmpemæssig udfordring med at bekæmpe klimaforandringer.

Rasmus Ugilt bemærker endvidere, at det naturligvis er rigtigt, at byggebranchen er af afgørende betydning for den menneskeskabte påvirkning af klimaet, men at det er flytrafikken bestemt også. Han bemærker, at når man udvider en lufthavn, så er det primære aftryk på klimaet ikke i form af de nye bygninger, men naturligvis i form af stigningen i flytrafik. Han finder, at det, at man kun kigger på lufthavnsbygningerne, svarer lidt til kun at betragte miljøpåvirkningen af en ny motorvej ud fra den asfalt, der bliver lagt i vejen, og ikke ud fra udstødningen fra de biler, der kører på den.

Rådet for Bæredygtig Trafik, Bevar Jordforbindelsen, NOAH-Trafik, Klimabevægelsen i Danmark, Global Aktion, Borgergruppen CPH uden Udvidelse og Greenpeace Danmark (Rådet for Bæredygtig Trafik m.fl.) bemærker i et fælles høringssvar, at Danmark er et af de lande i verden, der har den højeste udledning pr. indbygger, og at vi skal anerkende, at hver dansker og hver verdensborger har et meget lille CO₂-budget tilbage, og at hvert ton tæller. Rådet for Bæredygtig Trafik m.fl. bemærker, at dette betyder, at hastigheden, hvormed vi reducerer vores udledninger, er ekstremt vigtig, og at det betyder, at vi ikke skal øge udledningerne i nogen sektor – heller ikke i luftfartssektoren, selvom den ikke tæller med i de nationale reduktionsmål i klimaloven.

Rådet for Bæredygtig Trafik m.fl. bemærker, at ser man på det samlede CO₂-budget, indgår også den danske andel af international flytransport, og at broderparten af flysektorens udledninger stammer herfra.

Rådet for Bæredygtig Trafik m.fl. finder, at lovforslaget om udbygning af Københavns Lufthavn i Kastrup er bemærkelsesværdig kortfattet og dermed minder den om luftfartsloven, som alene ser på lufthavnenes opgave som at facilitere (øget) luftfart, og totalt savner betragtninger om luftfartens klimaeffekter, og hvordan de begrænses. Rådet for Bæredygtig Trafik m.fl. bemærker, at et erklæret formål for udbygningsloven er, at Københavns Lufthavn skal kunne håndtere op mod 40 millioner passagerer.

Rådet for Bæredygtig Trafik m.fl. finder det uacceptabelt, at lovforslaget handler om at øge benyttelsen af lufthavnen, og der så



ikke er beregnet, hvad klimaeffekterne vil være af den øgede flyvning og henviser til, at denne beregning foretages ved øvrige infrastrukturprojekter. Rådet for Bæredygtig Trafik m.fl. henviser til, at en transportminister er trådt tilbage, fordi han undlod at fortælle om samtlige klimaeffekter. Rådet for Bæredygtig Trafik m.fl. finder, at de klimaeffekter, der skal indgå i behandlingen af udbygningsloven, handler om selve byggeriet og naturligvis den forventede øgede indenrigs- og udenrigsluftfart, som udbygningen giver anledning til. Rådet for Bæredygtig Trafik m.fl. bemærker, at de ikke ved nøjagtigt, hvad konsekvenserne vil være for klimaet af, af at man øger antallet af passagerer fra 30 til 40 millioner, men at de har udregnet et forsigtigt bud. Forudsætningerne bag beregningen fremgår af noterne til høringssvaret.

Rådet for Bæredygtig Trafik m.fl. oplyser, at Bevar Jordforbindelsen har udregnet, at 10 millioner ekstra passagerer betyder ca. 2,1 millioner tons ekstra CO₂e pr. år og oplyser, at i regnestykket indgår: Udledningen pr. passager fra Københavns Lufthavn, Kastrup, er den samme som landsgennemsnittet; udledningen er baseret på påfyldning af jetbrændstof (bunkring); danske passagerer rejser også med fly retur, derfor tillader de sig at bruge antallet af udrejser for samtlige passagerer til at give samlet bidrag fra de danske rejsende (*red.: Dette bemærkes i høringssvaret at være et forsigtigt bud. Der henvises til høringssvaret for yderligere detaljer*); væksten i flyvning er siden 2017 gået til lange destinationer med deraf følgende større udslip; øgning af cargo-flyvning (fragt) er ikke medtaget, og Københavns Lufthavn A/S vil udvide denne forretning og være "Nordisk HUB for fragt"; flyvning giver anledning til meget mere global opvarmning end alene udledninger af CO₂, og derfor taler man om **CO₂e** ligesom for landbruget med henvisning til, at Greenhouse Warming Potential (GWP) anerkendt af EU-Kommissionen er på 3,0; forbedret brændstofeffektivitet af de gennemsnitlige fly er på 0,5 procent pr. år, inklusiv Power-to-X-brændsler; CO₂e-bidrag fra selve ombygningsarbejdet på jorden i Københavns Lufthavn, Kastrup er ikke indberegnet.

Rådet for Bæredygtig Trafik m.fl. vurderer således, at en stigning på 10 millioner passagerer som et forsigtigt mindstemål medfører ekstra 2,1 millioner tons CO₂e om året fra flyvninger til og fra Københavns Lufthavn, Kastrup. Rådet for Bæredygtig Trafik m.fl. henviser til, at klimaloven fra december 2019 fastsætter et mål om 70 procent reduktion af CO₂e-udledningen i forhold til 1990 svarende til en samlet dansk udledning på 22,2 millioner tons CO₂e i 2030, hvor det officielle mål ser bort fra udledning fra international luftfart og skibsfart mm.



Rådet for Bæredygtig Trafik m.fl. bemærker, at den nuværende årlige udledning fra lufthavnens passagerer er pt. cirka 8,2 millioner tons CO₂e, og den samlede udledning – forudsat 40 millioner passagerer i 2030 – vil være ca. 10,3 millioner tons CO₂e om året. Rådet for Bæredygtig Trafik m.fl. uddyber, at international luftfart fra Københavns Lufthavn, Kastrup, – indenrigs er lille – vil dermed svare til ca. 40 procent af Danmarks samlede nationale klimamål for 2030 på 22,2 millioner tons. Rådet for Bæredygtig Trafik m.fl. påpeger, at tallene ikke er direkte sammenlignelige, men alligevel er målestokken, at udvidelsen af Københavns Lufthavn, Kastrup, svarer til ca. 10 procent af Danmarks mål for CO₂e udledning i 2030.

Rådet for Bæredygtig Trafik m.fl. bemærker, at international luftfart indgår ikke i klimalovens beregninger, men at tallene anskueliggør, at luftfart udgør en langt større andel af vores CO₂e-udledninger end mange forestiller sig, og det vurderes som urealistisk, at Folketinget godkender andre projekter frem mod 2030, som har den samme skadelige klimapåvirkning, fordi så godt som alle andre projekter skal indarbejdes i klimamålet.

Alt i alt bemærker Rådet for Bæredygtig Trafik m.fl. med en passende sikkerhed at kunne sige, at Københavns Lufthavn, Kastrup, og udvidelsen er Danmarks mest klimaskadelige projekt, og at lovforslaget dermed er det mest klimabelastende lovforslag i mange år.

Det er ifølge Rådet for Bæredygtig Trafik m.fl. en skærpende omstændighed, at flysektoren ikke er omfattet af en politisk drøftet og vedtaget klimahandlingsplan, hvorfor der er tale om en ureguleret sektor, hvor kun en relativ ubetydelig andel af klimaeffekten reguleres via kvotehandelssystemet for intra-EU flyvninger. Rådet for Bæredygtig Trafik m.fl. henviser til, at der er ifølge Klimarådet (november 2022) ikke er udsigt til nævneværdig beskatning, der i sig selv kunne dæmpe lysten til at flyve.

Sara Helene Gregersen bemærker, at hun er stærk modstander af lufthavnsudvidelsen med henvisning til, at det i en verden med påviste og stigende konsekvenser af global opvarmning virker fuldstændig paradoksalt ligefrem at skulle udvide lufthavnen

Signe Utoft Andersen bemærker, at klimakrisen er en af de største udfordringer, som vores samfund står over for i dag, og at en udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, vil bidrage yderligere til problemet. Hun bemærker, at luftfart er en af de mest CO₂-



intensive industrier, og at det med den stigende klimakrise er afgørende, at vi tager ansvar for vores CO₂-udledning og reducerer den i stedet for at øge den.

Signe Utoft Andersen bemærker, at det desværre også er blevet rapporteret, at flytrafikken er en af de hurtigst voksende kilder til CO₂-udledning, og en udvidelse af lufthavnen vil sandsynligvis medføre en stigning i flytrafikken og dermed også en stigning i CO₂-udledningen, hvilket vil have en negativ indvirkning på vores klima og vil sætte vores børns fremtid i fare.

Signe Utoft Andersen mener, at det er i vores alles interesse at afvise forslaget om at udvide Københavns Lufthavn, Kastrup, og at vi skal tage hensyn til vores børns helbred og trivsel og tage ansvar for vores CO₂-udledning for at bekæmpe klimakrisen. Hun opfordrer til at tage disse bekymringer alvorligt og afvise forslaget om at udvide lufthavnen.

Thea Sandeman Jensen bemærker, at hun ikke synes, det giver mening, at regeringen snakker om klimamål, men samtidig giver lov til store byggeprojekter, som forurener og får CO₂-udslippet til at stige - for ikke at tale om alle de ekstra flyafgange. Hun håber, man kan få sat en stopper for dette projekt.

Thomas Meinert Larsen bemærker, at klimaloven forpligter til, at de samlede udledninger skal reduceres med 70 procent frem mod 2030, og derfor må luftfarten også påtage sig en forpligtelse om at nedsætte sine CO₂-udledninger væsentligt. Han mener, at en udvidelse af lufthavnen og en stigning i passagerantallet er i direkte modstrid i ånden med klimaloven. Thomas Meinert Larsen henviser desuden til, at Danmark har tilsluttet sig Parisaftalen og derfor også må sikre, at alle lovforslag i videst muligt omfang støtter op om Paris-aftalen, hvilket man ikke gør ved en udvidelse af lufthavnen. Han mener, at Danmark i stedet burde fastsætte et krav om væsentlige CO₂-reduktioner fra luftfarten, herunder fastlægge nogle rammer, der kan sikre en egentlig reduktion i antallet af flyvninger.

Thomas Zelt og Marie Zelt Hauberg undrer sig over, at udbygningen af Københavns Lufthavn, Kastrup, overhovedet er på tegnebrættet med henvisning til, at Folketinget har vedtaget en klimalov, som foreskriver, at Danmarks CO₂-udledninger standses fuldstændigt senest i 2050, og at flytrafikken er en af de store klimasyndere, og det er ikke realistisk, at teknologier som Power-to-X vil kunne dække hele verdens behov for syntetiske brændstoffer in-



den for den nærmeste fremtid. Familien påpeger, at med lovforslaget øger Københavns Lufthavn, Kastrup, sine CO₂-udledninger i det såkaldte scope 3 betydeligt, hvilket går stik imod Danmarks målsætning om at reducere CO₂-udledningen i samfundet med hastige skridt.

Transportministeriet skal hertil indledningsvis bemærke, at lovforslaget ikke har som sit formål at øge antallet af flyvninger til og fra Københavns Lufthavn, Kastrup. Der henvises til afsnit 2.1.6.2. for en nærmere beskrivelse af dette. Lovforslaget vil i forlængelse heraf heller ikke generere øget CO₂-udledning som konsekvens af øgning af antal flyvninger til og fra Københavns Lufthavn, Kastrup.

Forslaget til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn eralene en rammelov for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn – og således ikke en anlægslov. Med lovforslaget vedtages dermed ikke anlæg af eksempelvis nye terminalområder. De konkrete anlægsprojekter, som lovforslaget muliggør i Københavns Lufthavn, Kastrup, vil skulle godkendes og miljøundersøges i overensstemmelse med reglerne herom som led i den sædvanlige plan- og miljøprocedure. Henset til, at Københavns Lufthavn, Kastrup, også vil kunne udbygges under den nuværende udbygningslov, vil lovforslaget ikke nødvendigvis resultere i øget CO₂-udledning med den udvikling af terminalområdet, der bliver mulig med lovforslaget.

I relation til bindende klimamål for Københavns Lufthavne A/S og Københavns Lufthavn, Kastrup, reguleres dette ikke med nærværende lovforslag. Der henvises til transportministerens besvarelse af TRU (alm. del) spørgsmål 70 for flere oplysninger om Københavns Lufthavne A/S' klimamål. Transportministeriet kan desuden henvise til Københavns Lufthavne A/S for så vidt angår spørgsmål til virksomhedens tiltag i relation til begrænsning af drivhusgasudledning, oversvømmelsessikring mv.

Endvidere bemærker Transportministeriet, at krav til antal tilladte flyvninger, grønt brændstof, afgiftsregulering af brændstof og luftfart, moderne flytyper i forhold til forureningsgrad mv. ikke reguleres med nærværende lovforslag. Transportministeriet har i forlængelse heraf heller ikke forholdt sig til bemærkninger, der relaterer sig til fremme af alternative transportformer inden for andre transportsektorer, da dette ikke reguleres med lovforslaget.



Høringssvarene giver på den baggrund ikke anledning til ændringer i lovforslaget.

2.1.6.4. Støj- og luftforurening

Alex Lauridsen bemærker, at han bor i yderkanten af støjzone for ind- og udflyvning, og at han oplever en øget støjgene fra fly, der ikke korrekt overholder deres rute, hvorfor boligområderne overflyves unødigt til stor gene. Alex Lauridsen oplyser, at de i forvejen er meget plaget af støjende fragtfly, der i de sene aftentimer benytter 04R/22L med flyvninger over LEVDO og derved direkte over boliger, og at hvis disse flyvninger øges, kan man på ingen måde holde sig inden for støjgrænserne.

Alex Lauridsen spørger, om LDEN-flystøjberegninger er retvisende. Han oplyser, at man må forvente, at støjberegningerne er beregnet ud fra, at flyene korrekt starter på 22R mod RUBAT eller lander over RUBAT på 04L, og at når fly korrekt passerer over RUBAT, så flyver de ikke over boliger, men over Kongelundsskoven. Alex Lauridsen oplyser, at der desværre dagligt er mange afvigelseser, hvor flyene drejer væk fra ruterne, så snart de har sluppet jorden eller ankommer fra punkter, hvor de ikke passerer RUBAT. Alex Lauridsen tror ikke, at alle disse ulovlige afvigelser er medregnet i støjberegninger foretaget af Københavns Lufthavne A/S, hvorfor de i området er langt mere støjbelastet, end hvad der officielt fremgår.

Alex Lauridsen oplyser, at hans grundejerforening i 2021 har anmodet Københavns Lufthavne A/S om en permanent støjmåler for at få afdækket, hvilken støjbelastning der reelt er i området, hvilket lufthavnen desværre ikke kunne tilbyde, men i stedet henviste til Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen. Senere har Alex Lauridsens grundejerforening ansøgt om at låne en mobil støjmåler opsat på Kalvebodvej 217, hvilket man desværre fik afslag på, da der tidligere havde været støjmålinger på Kalvebodvej 247.

Alex Lauridsen oplyser, at støjmålingen i 2019 på Kalvebodvej 247 viste, at flystøjbelastningen (LDEN) i måleperioden var omkring 64 dB, hvilket er 2 dB mere end i beregninger fra 2018. København Lufthavne A/S konkluderede, at der i måleperioden var en større andel af starter på bane 22 (ca. 90 procent) end årsgennemsnittet (68 procent) og vurderede derfor, at måling og beregninger stemte meget godt overens.

Alex Lauridsen bemærker at kunne konstatere, at der er mange uregelmæssigheder i baneanvendelse og ruter, hvor flyene ikke



korrekt overflyver RUBAT, hvorfor han ønsker målingerne gentaget, gerne permanent, men i det mindste i en periode med spidsbelastning i Københavns Lufthavn, Kastrup. Alex Lauridsen er sikker på, at sådanne reelle målinger vil afdække et stort problem, allerede uden at man udvider yderligere.

Amelliya Rosenberg bemærker, at hun er bekymret for, hvad udvidelsen af Københavns Lufthavn, Kastrup, vil have af både helbredsmæssige konsekvenser og konsekvenser for den omkringliggende natur. Amelliya Rosenberg oplyser, at hun ofte færdes i området, da hun har familie boende der, og at familien har bemærket, at forureningen fra flyene er blevet værre og værre, og at man som beboer i området oftest ikke kan lufte ud, uden at få benzinos i sit hus. Amelliya Rosenberg oplyser, at man heller ikke kan nyde en stille stund i sin have, uden at osen er til stede. Hun vil derfor gerne appellere til, at der indstilles muligheder for at lave dybdegående undersøgelse for de helbredsmæssige konsekvenser, det kan have på lokalområdet og naturen omkring.

Andelsboligforeningen Kastaniegården i Dragør, beliggende i en gård fra 1861, bemærker, at de i de seneste 5 år har oplevet en ekstrem stigning i luft- og støjforurening fra Københavns Lufthavn, Kastrup. Andelsboligforeningen oplyser at være gået fra at være støjpåvirket udendørs til også at være støjpåvirket indendørs i deres hjem.

Andelsboligforeningen Kastaniegården bemærker, at de gennem flere år har været i kommunikation med lufthavnens miljøchef Inger Seeberg til ingen verdens nytte, og at miljøchefen har absolut ingen intentioner om at afhjælpe den sundhedsfarlige luftforurening og støjpåvirkning af vores boliger og udendørsarealer. Ifølge Andelsboligforeningen Kastaniegården vil lufthavnens miljøchef end ikke placere en mobil støjmåler på deres ejendom, så der kan foretages retvisende støjmålinger, selvom de har efterspurgt dette gentagne gange.

Andelsboligforeningen Kastaniegården undrer sig som naboer over, at myndighederne ikke griber ind over for lufthavnens stigende miljøforurening og negative påvirkning af omkringliggende boligejendomme. Andelsboligforeningen Kastaniegården oplyser, at luftforureningen til tider er så grel, at de må holde deres vinduer lukkede, hvilket er en bekymrende og uønsket udvikling.

Andelsboligforeningen Kastaniegården mener, at udvidelsesplanerne bør stoppes og bemærker, at udbygningen af Københavns Lufthavn, Kastrup, med tilhørende planer om en stigning fra 30 til



40 millioner årlige passagerer er dybt foruroligende, hvortil kommer fragtflyvningerne. Andelsboligforeningen Kastaniegården mener, at udvidelsesplanerne bør bremses øjeblikkeligt, da de nuværende forhold er uacceptable for lufthavnens naboer.

Andelsboligforeningen Kastaniegårdens bemærker, at dennes ejendom på 8.119 kvadratmeter ifølge Miljøstyrelsens støjkortlægning rammes blot på et lille hjørne af deres samlede boligareal på 1.102 kvadratmeter, hvilket ikke er korrekt, da virkeligheden ser ganske anderledes ud hos dem. Andelsboligforeningen Kastaniegården oplyser, at hele ejendommen støjpåvirkes indvendigt og udvendigt – i dagtimerne, såvel som i nattetimerne. Andelsboligforeningen Kastaniegården bemærker, at eftersom støjtrykket på Andelsboligforeningen Kastaniegården bl.a. også indbefatter opstartsfasen på fly, der letter fra Københavns Lufthavn, Kastrup, så er lydtrykket markant anderledes på Kirkevej 56 i det åbne landskab end på f.eks. Hovedgaden i Store Magleby og parcelhusområder med tæt bebyggelse.

Andelsboligforeningen Kastaniegården bemærker, at Miljøstyrelsens støjkortlægning ikke stemmer og bør opdateres, så den er retvisende i deres lokalområde, og at Transportministeriet bedes afvise lufthavnens sundhedsskadelige udvidelsesplaner.

Anette og Ole Jensen bemærker, at det er ufatteligt uansvarligt at udvide Københavns Lufthavn, Kastrup, da der i forvejen er massive problemer med forurening og støj. Anette og Ole Jensen påpeger, at man ødelægger Amager fuldkomment for befolkning og natur, og at der er grænser for, hvad øen kan rumme.

Anna Klüver og Kristian Buch-Olsen bemærker, at de som naboer til Københavns Lufthavn, Kastrup, og forældre til tre små børn er dybt bekymrede for den planlagte kapacitetsudvidelse i Københavns Lufthavn, Kastrup, særligt fordi ingen tilsyneladende har et overblik over hverken det nuværende eller kommende omfang af luftforurening fra lufthavnen og de helbredsmæssige konsekvenser for beboerne omkring lufthavnen.

Anna Klüver og Kristian Buch-Olsen oplyser, at de bor på Delosvej, som ligger et stykke fra lufthavnen, men at de ofte bliver generet af en stærk lugt af jet-fuel, og at de derfor er bange for, at deres børn skal tage skade af at vokse op i en sky af udstødningsgasser. De spørger, om de kan lægge deres 1-årige barn til at sove middagslur udenfor i den forurenede luft, og om børnene kan lege i haven, uden at de tager skade. De henviser til, at Fagbladet 3F i en artikel



fra den 17. december 2019 har beskrevet, hvorledes ansatte i lufthavnen får kræft af deres arbejde på flypladsen, og at det i artiklen beskrives, hvordan de ultrafine partikler fra flymotorer og køretøjer i lufthavnen er yderst skadelige, da de blandt andet kan give blodpropper, hjertekarsygdomme, astma, bronkitis og kræft.

Anna Klüver og Kristian Buch-Olsen henviser til, at det ud fra målinger foretaget af Google er bevist, at de ultrafine partikler ikke bliver inde på lufthavnens område, men spredes over et stort område på Amager og dermed må have de samme skadevirkninger for personer i områderne omkring lufthavnen.

Anna Klüver og Kristian Buch-Olsen oplyser, at de til Københavns Lufthavne A/S' beboermøde den 14. juni 2022 havde lejlighed til at tale med den medarbejder i lufthavnen, som er ansvarlig for luftmålingerne, og at denne medarbejder selv udtrykte bekymring specifikt for de ultrafine partikler, fordi udledningen fra lufthavnen er stor, og skadevirkningerne ikke er klarlagt. De mener, at det ud fra et almindeligt forsigtighedsprincip må være absolut nødvendigt at få undersøgt forureningens omfang og konsekvenser inden lovforslaget godkendes. De bemærker, at det vil være uansvarligt og stærk kritisabelt, hvis man fra politisk side tager stilling til udvidelsen på et bevidst uoplyst grundlag, og at de som borgere lægger deres tillid til, at myndighederne varetager deres interesser, særligt i forhold til deres helbred.

Anna Klüver og Kristian Buch-Olsen bemærker, at et andet spørgsmål, som skal belyses, inden lovforslaget skal stemmes igennem, er, hvorvidt Københavns Lufthavn, Kastrup, skal være Nordens største fragtlufthavn. De henviser til, at Københavns Lufthavne A/S i samarbejde med DHL har opført en ny stor fragtterminal og i modsætning til andre lufthavne ikke har begrænsninger på natlige fragtflyvninger. De henviser til, at en stor del af den kommende vækst i lufthavnen derfor vil komme fra fragtflyvninger, der primært opereres med ældre, mere forurenende og støjende fly, hvilket ikke harmonerer med lufthavnens eget udsagn om, at den fremtidige flytrafik vil bestå af nyere og mindre forurenende og larmede flytyper. Anna Klüver og Kristian Buch-Olsen bemærker, at som en af Europas mest bynære lufthavne giver det ikke mening i udpræget grad at benytte Københavns Lufthavn, Kastrup, til fragtflyvninger, da fragtflyvningerne er til meget stor gene for beboerne omkring lufthavnen, hvorfor man i lovforslaget bør sætte en grænse for antallet af fragtflyvninger pr. døgn og helt forbyde fragtflyvninger om natten, som man har gjort i andre lufthavne. De bemærker, at der bør sættes en deadline for, hvornår Københavns Lufthavne A/S skal leve op til deres vision om at benytte mindre



forurenende og støjende flytyper for at sikre, at det faktisk bliver til en realitet. De bemærker, at man alternativt kan stille krav om, at lufthavnen primært afvikler sine fragtflyvninger ud af Roskilde lufthavn, hvor der er ledig kapacitet, og hvor fragtflyvninger ikke vil være til gene for nær så mange mennesker.

Anna Klüver og Kristian Buch-Olsen bemærker, at der er mange uafklarede spørgsmål omkring lufthavnsudvidelsen, og at det vil være forhastet at stemme lovforslaget igennem på nuværende tidspunkt. De bemærker, at den planlagte udbygning af standpladserne i det terminalområde er endnu et punkt, som bør belyses nærmere. De oplyser, at på Københavns Lufthavne A/S' beboermøde den 14. juni 2022 oplyste Københavns Lufthavne A/S, at man ikke havde valgt at følge beboernes ønske om at flytte placeringen af de nye standpladser til lufthavnenes sydøstlige område, men derimod havde valgt at udvide det eksisterende standpladsområde. Anna Klüver og Kristian Buch-Olsen henviser til, at der er en meget høj koncentration af luftforurening ved de nuværende standpladser, hvorfor den omfattende udbygning af standpladserne kan have meget alvorlige konsekvenser for det tætbefolkede område lige nord for lufthavnen. De bemærker, at området i værste fald kan blive ubeboeligt på grund af sundhedsrisikoen og støjgener, og at det, inden lovforslaget godkendes, skal afklares, hvorvidt staten vil ekspropriere eller økonomisk godtgøre naboerne til lufthavnen. De bemærker, at det må forventes, at mange boligejere vil opleve betydelige fald i deres ejendommens værdi, og at nogle også må forventes at blive teknisk insolvente.

Anna Klüver og Kristian Buch-Olsen oplyser, at de har forståelse for, at enhver virksomhed, også lufthavne, har brug for at udvikle sig, men at udviklingen bør, set i lyset af lufthavnens placering tæt på bebyggelse, have fokus på at være helbredsmæssigt forsvarlig både for naboer og ansatte. De bemærker, at hvis man som tankeeksperiment forestillede sig, at der i stedet for lufthavnen lå en kæmpemæssig industrivirksomhed, som man positivt vidste hvert år udledte tonsvis af kræftfremkaldende ultrafine partikler ind over Amager og hele København, så ville den aldrig få tilladelse til at fordoble kapaciteten uden at skulle leve op til meget skrappe krav om grænseværdier og kontrol.

Anna Klüver og Kristian Buch-Olsen bemærker, at deres bekymring for udvidelsen er reel og velbegrundet, og at sundhedsrisikoen ikke er klarlagt, og lovforslaget er mangelfuldt. De appellerer til at politikerne, myndighederne og ikke mindst lufthavnen selv tager ansvar og får forberedt en omfattende uvildig rapport, der belyser de ovenstående emner, inden forslaget sendes til afstemning.



Anne Sidenius, Camilla Tiede, en borger, en borger bosiddende et par kilometer fra lufthavnen, en borger bosiddende i Kastrup, en borger bosiddende i Dragør gennem knapt 20 år, Gitte Jensen, Grundejerforeningen Tømmerupvang, Grundejerforeningen Ny Kastrup, Iben Lindemark, Jeppe Christensen, Jette Gørtz Smestad, Karina Aagren, Kristina Sehested, Kristine Isaack, Kongelundens Grundejerforening, Majbrit Fønnesbæk Hansen, Maria Dyrberg, Michael Wieland, Morten K. Seligmann, Rasmus Steenberger, Rikke Gunderstofte, Sanne Martini, Sidsel Ramdal, Susanne Mortensen, Svend Andersen, Thomas Nørup bemærker, at støjgrænserne i Danmark er 58 db, men at lufthavnen alligevel må støje om natten op til 80 db, og at det særligt er fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Dette forstyrrer ifølge borgerne nattesøvnen. Sidstnævnte pointe om fragtfly om natten bakkes op af **Helene Bach**, der supplerer med at oplyse, at til hendes forståelse er gennemsnitsalderen for DHL's fly over 22 år. **Mette Knudsen** henviser til, at verdenssundhedsorganisationen WHO anbefaler, at støj fra lufthavne ikke overstiger 45 db, men at grænsen for Københavns Lufthavn, Kastrup, er 55 db. **Mette Knudsen** og **Anne Sidenius** bemærker, at decibelskalaen er logaritmisk, hvorfor en forskel på 10 db svarer til en tredobling af lydstyrken. **Dennis Jensen** bemærker, at støjgrænserne for lufthavne, anbefalet af WHO, overskrides hver eneste dag, og alligevel har Københavns Lufthavn A/S ambition om at blive europæisk fragthub med mere nattestøj som konsekvens. Dennis Jensen påpeger også, at det særligt er fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. **Anne Sidenius, Camilla Tiede, Dennis Jensen, en borger, en borger bosiddende i Dragør gennem knapt 20 år, en borger bosiddende et par kilometer fra lufthavnen, en borger bosiddende i Kastrup, Gitte Jensen, Grundejerforeningen Ny Kastrup, Grundejerforeningen Tømmerupvang, Helene Bach, Iben Lindemark, Jette Gørtz Smestad, Karina Aagren, Kristina Sehested, Kristine Isaack, Kongelundens Grundejerforening, Majbrit Fønnesbæk Hansen, Maria Dyrberg, Michael Wieland, Morten K. Seligmann, Rasmus Steenberger, Rikke Gunderstofte, Sanne Martini, Susanne Mortensen, Svend Andersen, Thomas Nørup** henviser til, at WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 db for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj, og at ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. **Jette Gørtz Smestad** supplerer dette med, at forskning også viser, at støj kan give hjerteinfarkt, diabetes, slagtilfælde, fortykker blodårer, arterie i vægge i lungerne og bevirker ændringer på celleniveau, og at det især anses for skadeligt at være udsat for



støj i sit hjem, hvor man skal restituere. **Anne Sidenius** henviser ligeledes til risikoen for depression, stress og diabetes. **Helene Bach** bemærker, at politikerne og myndighederne bør arbejde for, at det bliver en del af lovforslaget, og inden en stigning i antal flyvninger bliver en realitet, at der laves beregninger af, hvor meget mere støj det stigende antal passagerer fra 30 millioner til 40 og potentielt 55 millioner om året og stigningen i fragtflyvninger vil give, og at der arbejdes for at følge WHO's anbefalinger om at arbejde for at reducere støj.

Derudover henviser **Anne Sidenius, borgeren bosiddende i Kastrup, CPH uden udvidelse, en borger, en borger bosiddende i Dragør gennem knapt 20 år, en borger bosiddende et par kilometer fra lufthavnen, Camilla Tiede, Dennis Jensen, Gitte Jensen, Grundejerforeningen Ny Kastrup, Grundejerforeningen Tømmerupvang, Helene Bach, Iben Lindemark, Jette Gørtz Smestad, Karina Aagren, Kristina Sehested, Kristine Isaack, Kongelundens Grundejerforening, Majbrit Fonnesbæk Hansen, Maria Dyrberg, Morten K. Seligmann, Rasmus Steenberger, Rasmus Ugilt, Rikke Gunderstofte, Sanne Martini, Sidsel Ramdal, Susanne Mortensen, Svend Andersen, Thomas Nørup** til, at andre lufthavne i Europa, f.eks. Hamborg, Frankfurt og München, har forbud mod flyvninger om natten, hvilket også burde indføres i Københavns Lufthavn, Kastrup.

Borgeren bosiddende i Kastrup har selv målt op til 60 db i sit soveværelse om sommeren, hvor det på grund af hedeølge har været nødvendigt med åbent vindue. Borgeren bosiddende i Kastrup oplever desuden at blive vækket adskillige gange i løbet af natten og mener, at de nuværende forhold er tortur.

Anne Sidenius, Camilla Tiede, en borger, en borger bosiddende i Kastrup, Gitte Jensen, Grundejerforeningen Tømmerupvang, Iben Lindemark, Jeppe Christensen, Kirsten Olsen, Kristina Sehested, Kristine Isaack, Majbrit Fonnesbæk Hansen, Maria Dyrberg, Rasmus Steenberger, Rikke Gunderstofte, Sidsel Ramdal, Susanne Mortensen, Svend Andersen, Thomas Nørup oplever ofte en kraftig lugt af flydiesel fra Københavns Lufthavn, Kastrup, så det næsten ikke er muligt at have åbne vinduer. Dette skaber bekymring i forhold til, om det er sundhedsskadeligt. **Camilla Tiede, en borger, Iben Lindemark, Kirsten Olsen, Kristine Isaack, Majbrit Fonnesbæk Hansen, Rasmus Steenberger, Susanne Mortensen** oplyser endvidere, at det er som at bo på en



tankstation, og at det vidner om direkte udledninger fra lufthavnen. **Morten K. Seligmann** oplever ofte en kraftig lugt af flydiesel fra lufthavnen og oplyser, at det er overalt inde, ude, hjemme, i børnehaven, skolen osv., og at man ikke kan lukke det ude. Morten K. Seligmann bemærker, at deres børn kender lugten og smagen, hvilket gør ham bekymret, fordi det er sundhedsskadeligt.

Anne Sidenius, Camilla Tiede, en borger, en borger bosiddende et par kilometer fra lufthavnen, en borger bosiddende i Kastrup, Gitte Jensen, Grundejerforeningen Ny Kastrup, Grundejerforeningen Tømmerupvang, Kirsten Olsen, Iben Lindemark, Jeppe Christensen, Jette Gørtz Smestad, Karina Aagren, Kristina Sehested, Kristine Isaack, Kongelundens Grundejerforening, Majbrit Fonnesbæk Hansen, Maria Dyrberg, Rasmus Steenberger, Rasmus Ugilt, Rikke Gunderstofte, Morten K. Seligmann, Sidsel Ramdal, Susanne Mortensen, Svend Andersen, Thomas Nørup bemærker, at det anerkendes i lovforslagets bemærkninger, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler kan påvirke det omkringliggende miljø og dermed være sundhedsskadelige. Borgerne påpeger, at dette ikke er en mulig fremtidig risiko, men at der allerede er masser af dokumentation og viden på området, som viser, at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekarsygdomme, astma og for tidlige fødsler. Dette bemærkes ligeledes af **Thomas Anker** og **Louise Toft Anker**. **Anne Sidenius** supplerer dette med, at et dansk studie af professor Ulla Vogel har konkluderet, at partikler fra flymotorer ligner dieseludstødning, som er veldokumenteret sundhedsskadeligt, og at det i dét lys er fuldstændigt uacceptabelt at udvide Københavns Lufthavn, Kastrup, og øge flytrafikken, så de som naboer udsættes for endnu mere luftforurening. Borgerne bemærker, at der i flere målinger er målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring Københavns Lufthavn, Kastrup, foretaget af CPH Solution Lab, Kåre Press og af Københavns Lufthavn, Kastrup, selv, hvilket ligeledes bemærkes af **Michael Wieland**. Borgerne mener, at der må være rettidigt omhu og gælde et forsigtighedsprincip, sådan at borgernes sundhed ikke sættes på spil, at den nuværende luftforurening må undersøges grundigt, inden loven vedtages, og at det må undersøges, om der er flere, der bliver syge på Amager på grund af luftforurening. **Kongelundens Grundejerforening** supplerer dette med, at et øget antal flystarter og flylandinger naturligvis vil give mere forurening i deres rekreative område og gøre det mere sundhedsskadeligt at opholde sig i deres haver. **Grundejerforeningen Ny Kastrup** oplyser i forlængelse af ovenstående at stille sig til rådighed for sundhedsundersøgelser.



Anne Sidenius bemærker, at hun bor med sin mand og to børn i Kastrup ca. 2 kilometer i fugleflugtslinje fra Københavns Lufthavn, Kastrup, og at hun ofte oplever, at der lugter voldsomt af diesel fra lufthavnen, og at hun er bekymret for, hvad det gør ved hendes eget helbred, men især hendes børns. Hun oplyser, at hendes ældste søn går på Kastrupgårdsskolen, som ligger tæt på lufthavnen, og i hans SFO er støjniveauet fra fly nogle gange så højt på legepladsen, at man ikke kan tale sammen. Anne Sidenius bemærker endvidere, at de samtidig ofte er generet af støj fra startbanerne, og nogle gange så slemt, at de ikke kan opholde sig i deres egen have.

Anne Sidenius bemærker endvidere, at Københavns Lufthavne A/S er en virksomhed, hvis opgave er at sikre en sund virksomhed med mange passagerer og opgaver, tilfredse medarbejdere og ikke mindst tilfredse aktionærer. Hun bemærker, at Københavns Lufthavne A/S således ikke arbejder for dens naboers psykiske og fysiske trivsel og sundhed, og derfor må politikere og myndigheder tage ansvar og tænke længere end til næste flyafgang – det fortjener både Amagers borgere, den danske befolkning og ikke mindst klimaet.

Annette Jensen bemærker, at hun synes, at det er absolut uetisk at trække dette tiltag om udvidelsen af lufthavnen ned over hovedet på alle de folk, der bor i området. Hun bemærker, at det er tydeligt, at det blot handler om profit og ikke om menneskers velvære og helbred. Annette Jensen påpeger, at der i forvejen er en forfærdelig stank af diesel og forurening fra lufthavnen og ekstrem støj fra fly, især når de er lavtgående og helt ned over hustagene. Hun finder dette tiltag umoralsk og uetisk og håber inderligt, at det bliver taget af bordet.

Berit Puggaard bemærker at efter at have studeret kortet over Københavns Lufthavn, Kastrup, nøje står det klart for hende, at de nye standpladser vil blive placeret så tæt på befolkningen i Tårnby Kommune, som det overhovedet kan, da det vil være helt tæt på to skoler, 50 procent af kommunens placering af idrætsaktiviteter, sundhedshuset i sig selv og rådhuset. Berit Puggaard finder denne plan ualmindeligt kortsigtet givet, at man accepterer den alment beviselige påstand om, at partikler fra drift af en lufthavn påvirker den omkringliggende befolkning. Berit Puggaard bemærker, at standpladserne alene placeres i det foreslåede område med henblik på den mindst mulige investering i fremtiden foretaget af lufthavnen selv, nemlig i forlængelse af eksisterende bebyggelser.

Berit Puggaard bemærker, at dette ikke løser behovet for yderligere udvidelse og derfor er ekstremt kortsigtet og uholdbart i forhold til



de langsigtede planer for lufthavnen og med mest mulige påvirkning for de rekreative områder og befolkning som umiddelbare naboer. Berit Puggaard foreslår derfor en i hendes optik mere langsigtet løsning, og som politikerne kan pålægge lufthavnen som virksomhed, at få bygget en selvstændig terminal i den sydlige ende af tværbanen, hvormed placeringen kan foretages uden at påvirke nærliggende bebyggelser både så vidt angår partikler og støj.

Berit Puggaard bemærker, at dette givetvis vil medføre en stigning i budgettet for udvidelsen af Københavns Lufthavn, Kastrup, men at dette er tiltag, mange andre lufthavne formår at implementere med langsigtede mål for øje frem for kortsigtede uhensigtsmæssige mål. Berit Puggaard oplyser, at en sådan beslutning vil medføre behov for transport af passagererne fra indgangen i den nordlige del (terminal 2+3), men at der ved brug af underjordisk TRAM-system ikke behøves anvendt bustransit, som Københavns Lufthavne A/S ellers påstår, og at der alternativt kan føres transit i overjordisk linje langs Kystvejen inde på lufthavnens nuværende areal.

Berit Puggaard bemærker, at ved denne sydlige placering er der tilige taget højde for, at hvis denne udvidelse på sigt viser sig ikke at være tilstrækkelig, så er der mulighed for yderligere udvidelser på det valgte område - en mulighed der ikke foreligger med den nuværende projekterede udvidelse, fordi der ganske enkelt ikke er mere areal i den nordlige ende, såfremt det skulle vise sig at behovet opstår.

Berit Puggaard oplyser, at hun ikke er imod en udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, fordi den betyder en del for regionens økonomi og attraktivitet, men Berit Puggaard mener, der bør findes mere langsigtede løsninger, der viser at virksomheden Københavns Lufthavne A/S forstår at geare sig langsigtet og ikke blot med kortsigtede nemme kapitalfonds løsninger. Berit Puggaard bemærker at fremsende høringssvaret som en bekymret borger i Tårnby, som ser flere generationer af unge allerede nu indånde massive mængder af partikler, når de dyrker deres fritidsaktiviteter i det pågældende område.

Besnik Hyseni bemærker, at han som nabo til Københavns Lufthavn, Kastrup, oplever konstante støjgener fra tidlig morgen til sent om aftenen og henviser til, at adskillige undersøgelser har dokumenteret, at støj - inklusiv den støj, som ikke kan høres af det menneskelige øre, f.eks. fra flyenes API - er skadeligt for helbredet. Besnik Hyseni bemærker endvidere, at lugten af kerosin om morgenen og sent om aftenen er uudholdelig.



Besnik Hyseni forstår ikke, hvorfor Københavns Lufthavn, Kastrup, bør have tilladelse til at udvide, især når der er andre lufthavne i nærheden af København, hvor større fly kan lande, og spørger til, hvorfor al trafik skal samles i denne ene lufthavn. Besnik Hyseni foreslår en model som den, der allerede eksisterer i flere storbyer, hvor der er separate lufthavne til lavprisfly og fragtfly.

Besnik Hyseni oplyser, at selv i den nuværende situation, hvor fragtfly letter om natten, og vinduerne ryster på grund af de store motorer, eller om morgenen, hvor der er flere propelfly, der kører i tomgang og larmer, er situationen uudholdelig, og at han slet ikke kan forestille sig, hvordan det vil være i fremtiden. Besnik Hyseni bemærker, at man bør stille krav til lufthavnen om at bygge flere større støjvolde og opsamle støvpartikler fra flyene, hvilket er muligt med den eksisterende teknologi. Samtidig mener Besnik Hyseni, at man bør tilbyde alle borgere en gratis mulighed for at skifte til mere effektive lyd-dæmpende vinduer, hvilket borgerne i Aalborg allerede har fået tilbudt.

Besnik Hyseni bemærker, at han er stor modstander af, at man overser og negligerer borgernes utilfredshed med den nuværende situation og endda overvejer at lade lufthavnen udvide. Han oplever desuden, at Københavns Lufthavne A/S er aktiv på flere sociale medier, men at når man skriver til dem, kommer kritiske kommentarer altid nederst, hvilket er en udemokratisk dialog.

Birte Strandby bemærker, at vi efterhånden ved, hvad støj og forurening gør ved mennesker og miljø og spørger til, hvornår vi begynder at tage det alvorligt. Hun spørger til, om VVM-undersøgelsen ikke burde omfatte ny viden og anbefalinger om grænser for støj og luftforurening og tage hensyn til WHO's nye grænseværdier. Birte Strandby spørger, hvornår klima, miljø og sundhed i det hele taget begynder at spille en rolle i planlægning i infrastruktur.

Bjarne Stehmann bemærker, at han siger nej til mere støj og luftforurening på grund af udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Borgeren bosiddende i Kastrup oplyser at bo lige nord for Københavns Lufthavn, Kastrup, og oplever ofte, hvordan der hænger en tyk dyne af fuel-/benzinstank over hele beboelsesområdet, hvor der både er vuggestuer og fodboldbaner, og hvor børn er tvunget til at inhalere den giftige partikelforurening, som både kan lugtes og smages. Borgeren bosiddende i Kastrup er meget nervøs for disse børns fremtidige helbredsproblemer, som må blive en enorm byrde



for det danske samfund, når de måske fra tidlig alder får luftvejsrelaterede sygdomme.

Camilla Tiede, en borger, Iben Lindemark, Kirsten Olsen, Kristine Isaack, Majbrit Fønnesbæk Hansen, Rasmus Steenberger og Susanne Mortensen bemærker, at de oplever, at lufthavnen støjer og lugter, og de bemærker, at det allerede er mere end nok, og at de er bekymrede for deres egen og deres børns sundhed. De synes derfor ikke, at lufthavnen skal have lov til at udvide med dobbelt så mange flyvninger som følge af vækst i både passagerer og en masse mere fragt. De bemærker, at der må sættes skrappe miljøkrav, som beskytter alle 210.000 borgere på Amager, hvilket bakkes op af **Kirsten Olsen**.

De oplyser, at partikler fra fly grundlæggende opfører sig præcist som dieselpartikler, hvilket både danske og hollandske sektorforskningsinstitutter har vist, hvilket også bakkes op af **Dennis Jensen** og **Kirsten Olsen**. De mener, der skal være krav om lavere støjgrænser, lavere partikelgrænser og mindre CO₂-udledning, og at det bør være en del af lovforslaget fra starten.

De bemærker, at der skal være bedre klageadgang for at sikre, at borgernes stemme bliver hørt og reageret på.

Med henvisning til lovforslagets bemærkninger henviser de desuden til, at der ikke er nogen som helst intentioner om at stramme miljøkravene for at gøre dem mere tidssvarende eller imødekomme borgernes ønsker. De mener, at det er nødvendigt, at miljøvurderingen indtænker ny viden og anbefalinger om grænser for støj og luftforurening, sådan at det ikke kun er de gældende grænseværdier, miljøvurderingen tager hensyn til, men at anbefalinger fra f.eks. WHO om nye grænseværdier for støj tages i betragtning samt den reelle sundhedssituation i områderne omkring lufthavnen og de mulige sundhedskonsekvenser undersøges grundigt, inden lovforslaget kan vedtages.

Carsten Aabo bemærker, at han er helt og aldeles imod den planlagte udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, da det vil indebære øgede støjgener for de omkringboende og en langt større luftforurening, end tilfældet er i dag. Carsten Aabo beder på den baggrund om, at disse planer droppes.

Borgeren bosiddende i Kastrup oplyser, at hun selv kender mange naboer, som har fået astma inklusiv sig selv, at hun desværre også har oplevet flere, som boede tæt på Københavns Lufthavn, Kastrup, som er døde af lungekræft. Borgeren bosiddende i Kastrup mener,



at hensynet til borgernes sundhed og trivsel trods alt må veje tungere end den ønskede profitforhøjelse i Københavns Lufthavn, Kastrup, endsige en profit, som især udenlandske investorer vil få gavn af.

Christian Granhøj Alam Krause bemærker, at han bor på Sydvestpynten på Amager og i dag kan konstatere, at han har overflyvninger af sin gård, selvom det slet ikke burde forekomme, medmindre der er særlige vejrforhold, der taler for anden indflyvning. Han bemærker, at indflyvning burde ske over skoven, men at dette ikke respekteres. Han bemærker, at hvis lufthavnen udvides og der kommer mange flere flyvninger, så vil den procentuelle andel, der ikke respekterer indflyvningen, også stige, og støjgenerne vil blive markante – langt værre end i dag.

Christian og Dorthe Frydenlund Bundgaard bemærker også, at den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes vej for en yderligere vækst, og at standpladserne nær ved Kastrup udbygges, bekymrer dem. De bemærker, at støj og luftforurening er sundhedsskadeligt, og at særligt de ultrafine partikler, som er målt i høje koncentrationer i områderne omkring lufthavnen, bekymrer dem. De oplyser, at deres hus og beboerområde jævnligt er omkranset af en stærk lugt af flybrændstof, når vinden kommer i retning fra lufthavnen, hvilket ikke kan være sundt, og det skal i hvert fald ikke blive værre.

Christian og Dorthe Frydenlund Bundgaard henviser til, at Københavns Lufthavn, Kastrup, ligger i et tæt bebygget område, hvor der bor mange børnefamilier og er mange institutioner, og at hvis antal standpladser udvides ud mod Kastrup, og der bliver en stigning i antal afgang, er der en risiko for, at dette vil påvirke støj og luftforureningen i Kastrup området. De mener, at der som et minimum må laves grundige undersøgelser af luftforurening og støj, og om der er en overrepræsentation af sygdomme blandt børn og voksne i området, før at en ombygning og udvikling af lufthavnen iværksættes. De henviser til, at sagen om PFAS-forureningen viser, hvor let det er at komme for sent. Christian og Dorthe Frydenlund Bundgaard mener også, at der må være rettidigt omhu og gælde et forsigtighedsprincip, særligt når det gælder børns sundhed, hvorfor der, udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, også må sættes krav til lufthavnen, sådan at stigningen i antal fly ikke medfører, at støj og luftforureningen øges til skade for børn og voksne i området.

Christina Freudendal-Pedersen bemærker, at hvis man vil udvide lufthavnen på nuværende placering, skal man som minimum



stille krav om, at støjen ikke øges generelt, og at der med det menes flere timer med flystøj både dag og nat. Hun oplyser, at det støjer meget, når fly taxier rundt, letter og lander, og at en øgning af dette giver øget irritation og dårlig nattesøvn. Christina Freudendal-Pedersen bemærker, at der bør arbejdes på, at der udvikles og kommer flere støjsvage flyvemaskiner og stilles krav til indkommende flys støj og forurening. Hun bemærker, at der er mange mennesker, som har deres bolig rundt om Københavns Lufthavn, Kastrup, som lever med det, men hvor en øgning ikke er rimelig.

Christian Freudendal-Pedersen bemærker endvidere, at man bør stille højere krav til micropartiklerne i luftforureningen, og at der findes internationale undersøgelser, som viser, at disse er skadelige for vores organisme.

CPH uden udvidelse oplyser at være en borgergruppe, som er dannet af en gruppe af naboer til lufthavnen, som de senere år har oplevet stigende miljømæssige gener fra lufthavnen. CPH uden udvidelse bemærker, at udsigterne til en udvidelse af kapaciteten i lufthavnen til op mod 55 millioner passagerer årligt gør dem meget bekymrede for konsekvenserne for den store del af Amager, som er påvirket af lufthavnen.

CPH uden udvidelse oplyser, at de ikke er imod lufthavnen, og at den for de fleste af dem altid har været der, og at den var der, før de kom. De er heller ikke imod, at den udvikler sig og bliver bedre til det, som den er sat i verden for.

CPH uden udvidelse oplyser dog at være imod, at den udvikler sig, så den skader deres og deres børns og børnebørns sundhed mere, end den gør i dag, og at deres høringssvar er et opråb om at tage de fremtidige miljøpåvirkninger fra lufthavnens kapacitetsudbygning alvorligt. CPH uden udvidelse oplyser, at i de seneste 5-6 år har lufthavnens negative påvirkning af borgernes liv, trivsel og sundhed i dette område været stigende, og at dette er dokumenteret i det til høringssvaret vedlagte dokumentation for udviklingen i antal klager og registreringer i en app, som de har udviklet over støj og lugt fra lufthavnen de seneste fem år.

CPH uden udvidelse bemærker, at Københavns Lufthavn, Kastrup, er en af de mest bynære lufthavne i Europa, og at der bor ca. 200.000 mennesker på Amager i lufthavnens umiddelbare nærhed, og ud over beboelsesejendomme ligger der, som direkte nabo til lufthavnen, fodboldbaner, skoler, daginstitutioner, SFO'er og klub. De oplyser, at deres børn opholder sig mange af døgnets timer i lufthavnens nærmiljø.



CPH uden udvidelse bemærker, at der er grænseværdier for støj og luftforurening, som regulerer driften af lufthavnen, og som lufthavnen bryster sig af at ligge under, men at de vejledende grænseværdier i Danmark på 55 dB (DENL) for støj fra lufthavne, med et maksimalt loft for enkeltstående støjhændelser på 80 dB om natten, ligger langt over de grænseværdier som WHO anbefaler for flystøj: 45 dB Lden og 40 dB Lnight. De bemærker, at WHO har generelt kritiseret de danske støjgrænser for at være for høje, og at når det gælder luftforurening, så er der f.eks. slet ingen grænseværdier for ultrafine partikler. CPH uden udvidelse bemærker, at den oplevelse, de som borgere har, er, at grænsen for, hvad der er acceptabelt, er nået nu, både hvad angår støj og luftforurening fra lufthavnen.

CPH uden udvidelse bemærker, at det er den virkelighed, lovforslaget skriver sig ind i, og at forslaget skaber rammerne for en udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, som vil øge støj- og forurening - og derfor vil forringe miljø- og sundhedstilstanden yderligere for beboerne på Amager.

CPH uden udvidelse henviser til, at det af lovforslaget fremgår, at lovforslaget vurderes ingen væsentlige påvirkninger at have på miljøet, og at den primære begrundelse for denne konklusion er, at *”Udvikling af lufthavnen i det nordvestlige område vurderes [dog] ikke at medføre yderligere flytrafik end evt. andre udviklingsmodeller, som Københavns Lufthavn vil kunne udføre inden for den eksisterende udbygningslov.”*

CPH uden udvidelse bemærker, at det er dygtigt spin, som tilslører det faktum, at lovforslaget skaber rammerne for den udviklingsmodel – og ikke en af flere mulige andre udviklingsmodeller – som skal muliggøre den vækst til 40-55 millioner passagerer årligt, som er målet i lufthavnens udviklingsplan. CPH uden udvidelse bemærker også, at udviklingsplanen i øvrigt i mange år har heddet ”udbygningsplan”, men skiftede navn til ”udviklingsplan”, da klimapolitikken og CO₂-reduktion kom højt på den politiske dagsorden for et par år tilbage.

CPH uden udvidelse henviser ligeledes til, at det fremgår direkte af lovforslagets bemærkninger, at lovforslaget ligger i forlængelse af Luftfartsstrategien fra 2017, som *”behandler udvidelsesplanerne for Københavns Lufthavn, Kastrup, der vil gøre lufthavnen i stand til at håndtere op mod 40 mio. passagerer om året. Heri indgår betragtninger om både mere fleksible rammer for areal-anvendelsen på lufthavnens område og lufthavnens såkaldte »tværbane«.”*



CPH uden udvidelse bemærker, at man således ikke skal lade sig narre af ord, og at det lovforslag, som er i høring, en forudsætning for – og ikke bare en understøttelse af – væksten af kapaciteten i lufthavnen, så den kan håndtere op til 40-55 millioner passagerer årligt; en vækst, som ikke vil kunne lade sig gøre uden de ændrede lovmæssige rammer. CPH uden udvidelse mener derfor, at man naturligvis skal miljøvurdere denne vækst i kapacitet, som planen forventes at afstedkomme - ikke mindst af hensyn til den store befolkningsgruppe, der lever og bor og arbejder så tæt på lufthavnen.

CPH uden udvidelse sammenligner det med, når man udbygger en motorvej for at få mere kapacitet til en forventet vækst i biltrafikken, og at myndighederne i disse tilfælde laver en VVM-undersøgelse, der afdækker de miljømæssige påvirkninger, påvirkning af Natura 2000-områder og konsekvenser for støj, CO₂ og emissioner af den forøgede trafik, som udbygningen vil medføre, uagtet at en del af væksten i trafikken ville komme alligevel uden udbygning af motorvejen, i form af pres på alternative ruter eller øget trængsel på den eksisterende motorvej.

CPH uden udvidelse bemærker, at Transportministeriet i forbindelse med lovforslaget har besluttet at få Københavns Lufthavne A/S til at udarbejde en strategisk miljøvurdering (SMV), selvom man på grundlag af en juridisk fortolkning af miljøvurderingsloven har vurderet, at udviklingsplanen ikke er miljøvurderingspligtig, og at SMV'en pudsigt nok når til samme konklusion som lovforslaget om udviklingsplanens konsekvens for kapaciteten i lufthavnen: *"Planen vil ikke afstedkomme en udvidelse af lufthavnens samlede kapacitet, som ikke også vil kunne etableres under de gældende rammer. På den baggrund vurderes det, at planen vil afstedkomme ingen påvirkning på befolkningen."* *"Det vurderes, at der vil være ingen påvirkning af lufthavnens samlede emission, idet planen ikke påvirker lufthavnens kapacitet."* (Citering fra miljøvurderingen, som pt er i høring på Trafikstyrelsens hjemmeside)

CPH uden udvidelse bemærker, at man fra myndighedernes (Transportministeriets) side har besluttet, at lufthavnen selv skulle udarbejde SMV'en (som har engageret COWI til at udføre opgaven) gør den – sammenholdt med ovenstående konklusion om "ingen" miljøpåvirkning – utroværdig som beslutningsgrundlag.

CPH uden udvidelse mener, at Folketinget bør blive oplyst om de reelle miljøpåvirkninger, der forventeligt vil ske med udvidelse af lufthavnens kapacitet, og at ingen bliver klogere af at få at vide, at udvidelsesplanen ikke vil have miljøpåvirkninger ud over dem, man kunne forvente med alternative udvidelsesplaner. CPH uden



udvidelse mener, at dette er vildledning, også af Folketingets politikere.

CPH uden udvidelse bemærker, at det fremstår i lovforslaget som om, at afkortningen og ensretningen af tværbanen vil betyde, at der samlet set kommer mindre støj fra lufthavnen, hvilket de mener, er en misforståelse, der bygger på en falsk præmis om, at den primære støjmæssige gene fra lufthavnen udgøres af tværbanen.

CPH uden udvidelse bemærker, at fly ind over København som følge af anvendelse af tværbanen under særlige vejrforhold udgør 1-2 procent af al flyaktivitet i lufthavnen, og at de få gange årligt, at man hører et fly højt ind over beboelsesområder, naturligvis er en kilde til støj. De bemærker, at for beboelsesområderne på Amager er sjældne punktvis støjoplevelser fra tværbanen ikke det primære støjproblem fra lufthavnen.

CPH uden udvidelse bemærker, at støjproblemerne fra lufthavnen udgøres af den normale flytrafik fra lufthavnen, og at de som borgere på Amager har oplevet en stigende støjpåvirkning de senere år, som afspejler væksten i flytrafikken, og som også afspejler sig i lufthavnens egne målinger af støjudviklingen. De bemærker, at det enkelte fly generelt er blevet mere støjsvagt, men afgangsfrekvensen er øget i dagtimerne og er stærkt stigende i nattetimerne på grund af den øgede fragtflyvning, og at udviklingen afspejler sig i den stigende mængde klager over støj, som Miljøstyrelsen har modtaget i takt med lufthavnens vækst de forløbne år med henvisning til bilagsmateriale til høringssvaret. CPH uden udvidelse bemærker endvidere, at de derudover oplever markant stigning i støj fra lufthavnens nordvestlige område, når flyene venter, taxakører og/eller motorafprøver, og at vinden er fra syd-sydøst en stor procentdel af årets dage, og støjen fra lufthavnens nordvestlige område derfor er et stort problem for det store beboelses- og institutionsområde, der ligger nord-vest for lufthavnen.

CPH uden udvidelse henviser til, at ifølge lovforslaget vil netop denne støj vokse, som det fremgår af lovforslaget: *"Modsat må der forventes støj som følge af den mulige etablering af nye standpladser i lufthavnens nordvestlige område, da flyene vil være tættere placeret på lufthavnens yderområde."*

For så vidt angår ultrafine partikler bemærker CPH uden udvidelse, at der udover støj også er en sødlig stank af jetfuel, som på nogle dage ligger som en dyne over et område 3-4 kilometer eller mere fra lufthavnen. De oplyser, at det især er, når vinden i sommerhalvåret er fra syd sydøst, at de mange borgerer i området



nord-nordvest for lufthavnen gør opmærksom på problemet. De oplyser, at mange undgår at lufte ud, at man er bange for, hvad det er man indånder, og det, at flyenes emissioner er sundhedsskadelige, er et faktum, som understøttes af utallige forskningsundersøgelser. De henviser til, at lufthavnsmedarbejdere i Kastrup, som har arbejdet tæt på kilden, har fået kræft og anerkendt det som arbejdsskade.

CPH uden udvidelse bemærker, at der i de seneste år har været fokus på de ultrafine partikler, som er særligt karakteristiske for emissioner fra fly, men mens der er grænseværdier for NO_x og større partikler, så er der ikke opstillet grænseværdier for ultrafine partikler. De bemærker, at dette bl.a. er, fordi man ikke har belæg for en nedre grænse, dvs. at de er skadelige i selv små mængder, da de har nanostørrelse og finder vej gennem lungevævet ind i blodbanerne og til de indre organer.

CPH uden udvidelse bemærker, at det anerkendes også i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler påvirker miljøet – altså at de kan være sundhedsskadelige. De bemærker, at dette er ikke en mulig fremtidig risiko, men helt akut, og at der allerede er masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler.

CPH uden udvidelse henviser til, at Copenhagen Solution Lab via et samarbejde med Google og Googlebilerne har foretaget uvildige målinger af partikelforurening i københavnsområdet, og at disse målinger viser, at der er en meget høj koncentration af ultrafine partikler i villakvartererne nordvest for lufthavnen, hvor der ellers er lav biltrafik.

CPH uden udvidelse henviser desuden til andre landes afvejning mellem miljø og lufthavnsudvikling ved som f.eks. Schipol at have et loft over antal fly, hvilket også bemærkes af **Helene Bach**, og at mange storbyer har opdelt aktiviteten i to lufthavne og har flyttet flyvningerne med fragt og charter længere væk fra de tæt beboede områder i storbyerne.

Dennis Jensin, Irene Sommer, Isac Jensin og Janne Jensin Sommer Gudikesen bemærker, at efter at have boet på Amager op mod 35 år, kan de med ærlighed berette om, at aktiviteterne i og omkring Københavns Lufthavn, Kastrup, har ændret sig. De bemærker, at der sådan set altid har været plads til både lufthavnen og borgerne omkring den, men at i de senere år har lufthavnen med deres aktiviteter fyldt mere med øget støj og oftere



tung diesellugt. De oplyser, at det desværre ikke længere er en selvfølge at have åbent vindue om sommeren, da støjen fra fly sen aften, og rigtig mange gange efter klokken 24.00, gør det til en umulighed at sove. **Dennis Jensin** oplyser, at Københavns Lufthavne A/S den senere tid også har rykket morgenflyvningerne, så den første start er klokken 05.30.

Dennis Jensin, Irene Sommer, Isac Jensin og Janne Jensin Sommer Gudikesen bemærker, at som nabo til lufthavnen og borgere i Tårnby og København S sidder de med en opfattelse af, at der ikke er plads til, at det også handler om menneskernes ve og vel, men i stedet arbejdspladser og profit, og at det kan undre hende, at klager over diesellugt begrundes med vindretningen, motorvejen og nu også Malmø. De bemærker, at Miljøstyrelsen, Trafikstyrelsen m.fl. fuldstændigt ukritisk accepterer lufthavnens egne undersøgelser og rapporter, samtidig med at de på villavejene oplever, ser og bor i et noget anderledes miljø end lufthavnens egne rapporter oplyser.

Dennis Jensin, Irene Sommer, Isac Jensin og Janne Jensin Sommer Gudikesen opfordrer til, at de involverede myndigheder gør sig den umage at indsamle og undersøge valide oplysninger om projektet - uvildige oplysninger om konsekvenser omhandlende luftforurening, støj, lugt, grundvandsforurening, indvirkning på menneskene, som bor og opholder sig i nabo- og påvirkningsområderne. De henviser til, at disse oplysninger er tilgængelige i andre europæiske lande.

Dennis Jensin, Irene Sommer, Isac Jensin og Janne Jensin Sommer Gudikesen bemærker endvidere, at enhver beslutningstager, der stemmer for en udvidelse af lufthavnens aktiviteter, burde spørge sig selv, om de frivilligt vil bosætte sig som nabo til lufthavnen, da de lige nu oplever, at flere er flyttet væk, og at flere taler om at flytte udelukkende på grund af lufthavnen. De finder det sørgeligt og tankevækkende, når man ellers tænker på den gode udvikling, Amager har gennemgået de sidste 10-15 år.

Dennis Jensin bemærker også, at der kan og må sættes skrappe miljøkrav, som beskytter alle 210.000 borgere på Amager.

Dorthe Jensen bemærker, at dagen for indsendelsen af hørings svaret havde været en dag, hvor hun kunne lufte ud i løbet af dagen, og hvor der ikke havde været en konstant larm fra en tomgangsmotor fra lufthavnen, men at sådan er det desværre alt for sjældent. Hun oplyser, at de ofte må droppe af lufte ud, fordi der



stinker af brændstof udenfor - og den lugt er hverken rar ude som inde.

Dorthe Jensen bemærker, at det ikke kun er luften, der er et stigende problem fra lufthavnen og har været det gennem flere år, men også støjniveauet. Hun bemærker, at der ofte er en konstant lyd af motorstøj, og at hun ikke kun taler om fly, der letter og lander, da man ikke altid kan høre disse. Hun henviser til lyden af en motor, der bare bliver ved med at køre i hvad, der føles som det uendelige og nattesøvn, der nat efter nat bliver forstyrret af støj fra lufthavnen.

Dorthe Jensen oplyser, at lugt- og støjniveauet fra lufthavnen efterhånden er så ulideligt, at det er helt uforståeligt, at der ikke er nogen myndigheder, der gør noget ved det og sætter en stopper for det, som alle ved, men lukker øjnene for: At det er usundt og skadeligt for både mennesker og miljø.

Dorthe Jensen oplyser at bo med sin familie i Københavns Kommune, og at der er ca. 2 kilometer i fugleflugtslinje ud til lufthavnen. Hun oplyser, at da de flyttede derud for 14 år siden, var der på ingen måder det niveau af lugt- og støjgener, som der nu har været i flere år. Hun bemærker, at de ikke er imod lufthavnen, men at lufthavnen skal udvides.

Dorthe Jensen bemærker, at der er flere ting, der bekymrer hende over at bo så tæt på lufthavnen, hvilket er, at vi ved, at støj har helbredsmæssige konsekvenser, og hun spørger derfor, hvordan kan man så overhovedet overveje en udvidelse af lufthavnen, der allerede nu overskrider det anbefalede støjniveau. Hun bekymrer sig også over de miljø- og klimamæssige konsekvenser, som må være betragtelig store fra en lufthavn på størrelse med Københavns Lufthavn, Kastrup.

Dorthe Jensen oplyser, at når generne har været størst, har hun henvendt sig til såvel Københavns Kommune, Transportministeriet og Tårnby kommune, men blot fået at vide, at det ikke er det rette sted at henvende sig, men derimod skal sende sin bekymring til lufthavnen. Hun bemærker, at det ikke er til at forstå, og at det er helt ufattelig svært at gennemskue, hvordan man kan klage over lufthavnens stigende lugt- og støjniveau, for der er ingen myndigheder, der vil tage ansvar. Hun bemærker, at der er så meget på spil her, at de er så mange mennesker, der bor i det her område, at de er folk, der er bekymrende.



Dorthe Jensen bemærker, at modsat andre metropoler, så fastholder man en lufthavn i bynært område, og hun spørger om årsagen til dette. Hun bemærker, at det synes som om, Københavns Lufthavne A/S får carte blanche til støj og forurene, fordi vækst åbenbart er vigtigere end helbred og miljø. Hun bemærker, at det allerede er rigtig slemt nu, og at hun slet ikke tør tænke på, hvad der vil ske, hvis der sker en udvidelse af lufthavnen.

En borger bemærker, at han netop har gennemlevet et sygdomsforløb to år med behandling for Arteritis Temporalis (Inflammation i de store blodkar) og Reumatisk Polymyali (Muskelgigt). Borgeren oplyser, at sygdommene ofte er forårsaget af nanopartikler i udstødningen fra forbrændingsmotorer, drevet af diesel/flybrændstof, uden partikelfilter, såsom fly. Borgeren oplyser, at det har været et særdeles alvorligt sygdomsforløb med stor doser af binyrebarkhormon, hvilket indebærer risici for sideeffekter som permanent nedsat synsevne, eller blindhed, knogleskørhed, Reumatisk Polymyali, hjertekarsygdomme og forhøjet blodtryk, der alle relateres til støjbelastning, svarede til den, de får fra Københavns Lufthavn, Kastrup.

En borger bosiddende et par kilometer fra lufthavnen bemærker, at hun gennem de seneste otte år har oplevet en markant stigning i flystøj og lugt af flydiesel. Borgeren oplyser, at det helt konkret betyder, at hun ofte må lukke vinduer og døre, så lugten af flydiesel ikke kommer ind i hendes hus, og det betyder også, at hun ofte er meget utryk ved at sende sine børn i skole og afsted til fritidsinteresser, når lugten af flydiesel er så skarp og hænger tungt i luften. Borgeren er meget bange for, at osen af flydiesel er sundhedsskadelig for børnene.

For borgeren bosiddende et par kilometer fra lufthavnen er det mest generende rent støjmæssigt ikke overflyvningerne, men når flyene varmer op og står med motoren tændt i lang tid. Borgeren oplyser, at det lyder, som om der står en enorm støvsuger i hendes have, og at lyden kan også høres indendørs. Borgeren bemærker, at den larm sætter sig i hendes krop som stress og er en utrolig belastning. Borgeren er derfor vældig bekymret for udsigten til, at lufthavnen nu skal udvide, og hun vil meget gerne indtrængende bede om, at denne udvidelse gentykes. Borgeren mener, at støj-, lugt- og luftforurening må undersøges grundigt, inden lovforslaget vedtages og henviser til, at den udarbejdede miljøvurdering er virkelig mangelfuld.



En borger bosiddende i Dragør oplyser, at hun som borger oplever, at Københavns Lufthavn, Kastrup, støjer og lugter og bemærker, at det allerede er mere end nok, og at hun er bekymret for sin egen, hendes børnebørns og alle Amagerbeboeres sundhed. Hun mener derfor ikke, at lufthavnen skal have lov til at udvide med dobbelt så mange flyvninger, som følge af vækst i både passagerer og en masse mere fragt. Borgeren henviser til, at Københavns Lufthavn, Kastrup, er en af de mest bynære lufthavne i Europa, og at lufthavne i andre storbyer ligger længere uden for byen, hvilket ifølge borgeren forpligter. Derfor er det ifølge borgeren uhørt at forestille sig, at de skal belemres med endnu flere afgang, hvilket alt andet lige kun kan betyde mere støj og luftforurening.

Borgeren oplyser, at støjen nogle dage er så generende, at den driver hende til vanvid, og at hun nogle nætter dårligt får lukket et øje. Borgeren bemærker bare at være en gammel kone, der kan tage sig en eftermiddagslur, men hun husker tydeligt, hvordan det var at skulle være frisk og virke på arbejde efter sådan en nat. Borgeren bemærker, at hun bor i udkanten og ikke det værst plagede område, så hun tænker på og føler med alle de, der bor tættere på.

En borger bosiddende i Dragør gennem knapt 20 år oplyser, at de siden flytningen til Dragør kun har oplevet stigende støjgener, især i de sene nattetimer og siden flytrafikken oven på covid-perioden, så de er langt mere støjplaget om natten. Borgeren bemærker at kunne mærke, at hendes helbred er presset, fordi hun ofte vågner på grund af støj og oplyser, at det tidligere var muligt at gå i seng inden 22.30 og få en fuld nattesøvn, men at det nu larmer langt over midnat, og at især de store fragtfly larmer utroligt meget.

En borger bosiddende et par kilometer nord for Københavns Lufthavn, Kastrup, bemærker, at de i hendes område siden slutningen af 2018 har oplevet en stor stigning i støj- og luftforurening fra Københavns Lufthavn, Kastrup. Borgeren oplyser, at generne både er steget og faldet i takt med antallet af operationer i lufthavnen og dermed har en meget tæt sammenhæng med mængden af flytrafik.

Borgerne oplyser, at smertegrænsen for hende og mange andre, der bor i området, blev nået, da flytrafikken var på sit højeste i 2019 og starten af 2020, før corona lukkede landet og Københavns Lufthavn, Kastrup ned.

Borgeren oplyser, at de i perioden konkret oplevede, at de kunne høre støjen fra flyene i lufthavnen inden døre i deres hjem både



dag og nat, og at familien blandt andet havde svært ved at falde i søvn om aftenen på grund af larmen og derfor var meget trætte og uoplagte i løbet af dagen. De oplevede også, at de fik et markant dårligere indeklima i hjemmet, fordi de måtte vente til sen aften eller tidlig morgen, når trafikken i lufthavnen blev mindre, med at lufte ud i boligen på grund af den voldsomme støj og lugt udefra, og at det ikke længere var muligt for dem at opholde sig udendørs i haven på grund af støj og lugt, og at deres generelle livskvalitet og glæde ved at bo i området derfor daledede voldsomt.

Borgeren oplyser, at alle henvendelser og klager til lufthavn og myndigheder blev besvaret med, ”at alle grænser for støj og forurening er overholdt” til trods for, at det, der før var et stille og dejligt villakvarter, nu var blevet tæt på ubeboeligt på grund af støj og lugt. Borgerne oplyser, at mange naboer derfor brugte coronaperiodens midlertidige fald i flytrafikken og tiden umiddelbart efter til at sælge boligen og fraflytte området.

Borgeren bemærker, at familien og naboer nu igen oplever, at generne fra lufthavnen tager til i takt med stigningen i flytrafikken, og beskeden fra Københavns Lufthavne A/S igen er, at alle grænser for støj og forurening er overholdt. Borgeren er derfor stærkt bekymret for, at udviklingsplanen vil skubbe yderligere til balancen, så områderne omkring lufthavnen atter bliver ofre for en voldsom stigning i den lokale miljøpåvirkning fra flytrafikken.

Borgeren henviser til, at Københavns Lufthavne A/S blandt andet ønsker at udvide både antallet og størrelsen af standpladser for at kunne huse endnu flere fly, herunder nye og større fly. Borgeren påpeger, at dette vil skabe rammer for endnu mere trafik og dermed endnu mere støj og forurening i lokalområdet. Borgeren bemærker, at de som naboer oplever, at mængden af operationer har helt afgørende betydning for støjen og forureningen i området, bl.a. fordi det øger mængden af motorstarter, motorafprøvninger og taxakørsel til og fra landingsbanerne – og at når mange fly holder i kø på landingsbanen og venter på starttilladelse og samtidig letter og lander som perler på en snor, er stanken og støjen meget voldsom i en radius af 3-4 kilometer fra lufthavnen.

Borgerne læser derfor med stor bekymring i lovforslaget, at udbygningen af lufthavnen ikke vurderes at få nogle nævneværdige miljøkonsekvenser, og at den lokale sundheds- og miljømæssige betydning derfor ikke behøver at blive vurderet nærmere. Borgeren bemærker, at udbygningen og lovforslaget vil skabe rammer for at etablere langt flere standpladser og dermed for at udvide antallet af flyoperationer i Københavns Lufthavn, Kastrup, med det formål at



gøre lufthavnen til nordisk hub for fragt og passagerfly, og borgeren frygter, at det vil få voldsomme sundheds- og miljømæssige konsekvenser for lokalområdet og gå hårdt ud over de tusindvis af børn og voksne, der bor og arbejder i området. Borgeren påpeger samtidigt, at udbygningen af standpladser især vil ske i lufthavnens nordvestlige område, hvor der bor allerflest mennesker, og hvor skoler, dagtilbud og udendørs idrætsfaciliteter ligger meget tæt på.

Borgeren vil derfor kraftigt opfordre til, at man kortlægger den miljømæssige og sundhedsmæssige betydning af udbygningen, *inden* loven vedtages, og at man kun tillader udbygning og udvidelse af kapaciteten i takt med at støjen og luftforureningen beviseligt nedbringes. At man indfører uvildige målinger af støj og luftforurening fra lufthavnen, så det ikke er Københavns Lufthavne A/S, der er bestiller på opgaven med at beregne og måle miljøpåvirkningen. At man indfører mere tidssvarende støjgrænser, da støjbelastningen i dag beregnes som et gennemsnit over et døgn, og det tillader endog meget voldsomme støjhændelser, som forstyrrer nattesøvnen hos naboerne, fordi grænsen samlet set over hele døgnet ikke er overskredet. Borgerne mener, at man i stedet bør operere med en maksimumgrænse for støjhændelser, og støjgrænser, som i højere grad flugter med WHO's anbefalinger. At man - som i mange andre lufthavne - lægger begrænsninger på væksten i flytrafik, f.eks. ved at forbyde eller begrænse flyvninger om natten og lægge loft over antallet af operationer. At man indfører regler og prisstrukturer, som tilgodeser de mere miljøvenlige og støjsvage fly, som beflyver Københavns Lufthavn, Kastrup, og i endnu højere grad end i dag indfører initiativer, som begrænser støj og forurening fra flyene. At man ikke giver tilladelse til, at der etableres endnu flere standpladser til fly i lufthavnens nordvestlige område, som er det tættest beboede af alle områderne omkring lufthavnen.

En borger bosiddende lige nord for Københavns Lufthavn, Kastrup, bemærker, at hun er meget skeptisk ved en yderligere udvidelse af lufthavnen, og hun oplyser, at de seneste 10 år er støj, lugtgener og partikelforurening blevet værre. Borgeren spørger til, hvordan beboere og natur skal kunne kapere en udvidelse med flere fly og passagerer og henviser til, at vi taler en fordobling fra 30 millioner til et fra Københavns Lufthavne A/S ønske om 60 millioner. Borgeren bemærker, at om sommeren er det ikke mere gul pollen, hun tørrer af på sine udendørsmøbler og paneler indenfor, men at det er sort og henviser til, at hun og andre indånder dette.

Borgeren bemærker, at medarbejdere på forpladserne får godkendt kræft i f.eks. hals som arbejdsskade nu, da flypartikler beviseligt er



kræftfremkaldende og spørger til, om staten og Københavns Lufthavne A/S er beredt på de søgsmål af erstatning, der snart vil komme fra omkringliggende beboere.

Borgeren oplyser, at de ikke mere kan sove om natten for støj fra gamle fragtfly og spørger til, hvorfor kommunen og staten og Københavns Lufthavne A/S er så pengeliderlige, at vi tillader fragtfly om natten og derfor nu er blevet hub for stort set alle fragtfly om natten i Europa, da ingen andre lande tillader dette. Borgerne oplyser at have insisteret på skræddersyede ørepropper, at have flyttet soveværelse, at gå til stresscoach og så videre for at kompensere for intervalvækning om natten og spørger, om det er rimeligt.

Borgeren bosiddende lige nord for Københavns Lufthavn, Kastrup, fremhæver dernæst en række bekymringspunkter, som hun ikke mener er ordentligt belyst.

Borgeren spørger til, om det er korrekt, at Danmark tillader højere støj fra lufthavnen over tæt bebyggede områder end andre europæiske lande (80 dB mod 60 dB), og i så fald hvad grunden er til dette. Borgeren spørger, om det er korrekt, at de fleste europæiske lufthavne forbyder fragtfly om natten ind over tæt bebyggede områder, og i så fald hvad argumentet for at tillade det ind over Kastrup og Dragør er.

Borgeren spørger i forhold til partikeludledning og -forurening, som beviseligt er kræftfremkaldende, hvad argumentet er for ikke at gøre noget for at mindske dette inden for kort tid i disse områder. Borgeren bemærker, at flere medarbejdere på pladserne i Københavns Lufthavn, Kastrup, løbende får kræft og får godkendt dette som arbejdsskade og dermed opnår erstatning og spørger i forlængelse heraf til, om staten er forberedt på søgsmål om erstatning fra omkringliggende beboelser og deres beboere, der udsættes for samme forurening. Borgeren spørger, om der er en beregning, der viser, hvad erstatninger kommer til at koste, kontra hvad det vil koste at mindske partikelforurening ved at forbyde fragtfly om natten, overdække, forbyde gamle flytyper og så videre.

Borgeren bemærker, at det logiske valg for at mindske generne og koncentrationen af partikel- og støjforurening ville have været at placere en charterlufthavn i Roskilde og dermed dele byrden. Borgeren bemærker, at Roskilde fik gjort stor modstand mod dette, og derfor blev placeringen desværre i København. Borgene bemærker, at Miljøministeriet ved, hvad den massive forurening betyder for beboere i området i form af kortere levetid, kræft, stress, hjerteproblemer m.m. og spørger til, hvad planen er for at gøre noget ved



dette.

Borgeren spørger, om det er korrekt, at Københavns Lufthavne A/S selv bestemmer, hvor bilerne, der måler støj og forurening, skal placeres. Borgeren oplyser at efter at have læst alle rapporter og bilag tilsendt fra Miljøministeriet på dette at have yderligere bekymringer og spørgsmål. Borgeren bemærker, at konklusionen om, at stigning af NO_xer m.m. hovedsageligt skyldes vindretning eller udefrakommende partikler fra andre lande eller andre trafikårer er auditeret af Miljøstyrelsen og er korrekt, da det lyder som ansvarsfraskrivelse.

Borgeren bemærker, at antallet af boliger og personer generet af støj over grænseværdien 55 dB er halveret, uden at der er gjort nogen tiltag fra Københavns Lufthavne A/S' side og spørger til forklaring eller dokumentation på dette fald. Borgeren finder det bekymrende, at der ikke er stillet spørgsmål til dette.

Borgeren bemærker, at klager over støj (over 800) ikke er specifikke nok, hvorfor man ikke kan behandle disse og spørger bekymret til, hvad en klage over støj mere skal indeholde end tidspunkt, placering og så, at der er en støjgene.

Borgeren bemærker, at alle værdier er faldende, siden Københavns Lufthavne A/S begyndte at måle og dermed udføre egenkontrol og finder det bekymrende, at Miljøministeriet accepterer denne præmis.

Borgeren henviser til et citat om, at Københavns Lufthavne A/S har en række støjkrav til lufthavnens aktiviteter og stiller spørgsmålstegn ved, at Københavns Lufthavne A/S selv sætter de krav, de skal leve op til og ikke Miljøstyrelsen eller EU. Borgeren udtrykker ønske om at se en auditrapport på Københavns Lufthavn, Kastrup, med 0 violations.

Afslutningsvis bemærker borgeren, at miljøgodkendelsen er mange år gammel, og at der endda henvises til tal fra 2014/2015.

En borger, der har boet i Kastrup tæt ved Københavns Lufthavn, Kastrup, i en lang årrække, oplyser, at han efter udvidelsen af lufthavnen har søvn- og stressproblemer lige som over 1.500 andre personer. Borgeren henviser til, at Københavns Lufthavn, Kastrup, som de eneste tillader natteflyvning og en støjgrænse på 80 dB over for 60 dB i andre lande. Borgeren oplever, at hans klude er kulsorte efter at have tørre terrassebordet af, og at



luften på flere og flere dage er fyldt med kraftig brændstofslygt, hvilket den ifølge borgeren ikke var før covid-19-pandemien.

Borgeren oplyser også at have købt formstøbte høreværn til at sove med, men at det ikke er tilstrækkeligt til at tage støjen. Borgeren oplyser, at hans søvnrytme er så påvirket, at han vågner op til otte gange hver nat, også når han er på kraftig melatonin. Han frygter, at generne fra flyvninger kun vil tiltage kraftigt med tiden, i takt med antallet af flyafgange stiger.

Borgeren bemærker at have talt med og hørt om andre med lignende problemer, og borgeren forstår ikke, at så mange mennesker er tvunget til at sætte deres helbred på spil, når lufthavne i andre lande har fundet alternative løsninger. Såsom forbud mod natteflyvninger eller at flytte noget af flytrafikken til andre lufthavne, der ikke er placeret op og ned ad private boliger.

En langvarig nabo til Københavns Lufthavn, Kastrup, bemærker, at han som nabo til Københavns Lufthavn, Kastrup, i en meget lang årrække og som tidligere ansat i lufthavnen har oplevet udviklingen af Københavns Lufthavn, Kastrup på nærmeste hold. Borgeren oplyser, at i 2019 nåedes grænsen for, hvor meget luftforurening og støj, beboerne på Amager skal udsættes for fra Københavns Lufthavn, Kastrup. Borgeren fortæller, at med vind fra sydlige retninger oplever han oftere dage, hvor han vågner med kvalme i sin seng i soveværelset på grund af fuelexhaustfumes, og at soveværelset ganske enkelt er fyldt med udstødningsgas fra fly. Borgeren henviser til, at det er sundhedsfarligt, hvilket der er evidens for i videnskabelige undersøgelser, der internationalt er blevet foretaget siden 1970'erne.

Borgeren stiller sig derfor meget uforstående over for, at man nu vil udbygge Københavns Lufthavn, Kastrup, yderligere midt i et boligkvarter og bemærker, at det klinger hult, at Amager Strandpark er tiltænkt københavnske borgere som rekreativt område i forhold til luftforureningen, som forgifter postnummer 2770 og 2300, når vinden kommer fra sydlige retninger. Borgeren protesterer mod grådig ekspansion af lufthavnen for pengenes skyld, når det sker med borgeres liv og helbred som indsats.

En borger bosiddende i København S oplyser at være meget påvirket af den støj- og partikelforurening, der er fra Kastrup lufthavn. Borgerne oplyser, at det giver sundhedsproblemer i form af forstyrrelse af familiens søvn. Støj og ubehagelig, helbredsskadelig lugt gør det nogle dage umuligt for borgeren at opholde sig i sin



have og henviser til den store fraflytning fra området som konsekvens af støj og partikelforurening fra Københavns Lufthavn, Kastrup. Borgeren er derfor imod enhver udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, og henviser til, at en udvidelse af lufthavnen baserer sig på vækst og profit uden omtanke for den sande regning for udvidelsen. Borgerne betegner det uforsvarligt, respektløst og uansvarligt over for hovedstadens befolkning med henvisning til de dokumenterede skadelige virkninger af støj- og partikelforurening. Afslutningsvis bemærker borgeren, at det er irrelevant, om en udvidelse af lufthavnen sker inden for den nuværende matrikel, da bekymringen relaterer sig til støj og forurening.

En borger bosiddende ved Saltværksvej udtrykker bekymring for en udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup. Dette fordi borgeren allerede oplever en række udtalte gener, og hun frygter for sit og sin families helbred. Borgeren oplyser, at fuellugten er meget slem, og at den sidder i vasketøjet og i dyrenes pels, og at vinduer må holde lukket adskillige dage hver uge. Borgeren oplever ligeledes, at trafikstøjen fra biler er konstant og allerede nu alene på Saltværksvej på over 8.000 køretøjer. For så vidt angår flystøj, som borgeren tænker er skærende lyd fra bremses, er denne voldsom og meget generende, og borgeren oplever, at fly flyver lavt og ofte ind over hendes bolig, hvilket er utrygt og støjende. Borgeren oplyser, at hun selv har været ramt af alle de fysiske sygdomme, der nævnes som mulige bivirkninger fra fuel, mens hun har mistet en del i sin omgangskreds, der har arbejdet i lufthavnen, til kræft.

En borger, der har boet på Amager i 20 år, bemærker, at hun og hendes familie oplever gener fra Københavns Lufthavn, Kastrup, i form af larm fra fly, der flyver hen over deres hus, ofte lavt-flyvende. Borgeren oplyser, at når de åbner døren, er der overskyede dage, hvor alt lugter råddent og usundt, og når hun på cykel befinder sig endnu tættere på lufthavnen, f.eks. ved svømmehallen på Kamillevej, kan luften være så tyk af os, at hun må tage sit tørklæde op for munden. Borgeren henviser til, at der er børn, der spiller fodbold på plænerne derude, hvilket er hende ubegribeligt.

Borgeren oplyser, at de selv har børn, der har udviklet allergier, og hun selv har fået konstateret KOL i en alder omkring de 40 år uden nogensinde at have røget en cigaret. Borgerens bekymring for den partikelforurening, som hun selv oplever dagligt, er så stor, at hun overvejer at sælge huset og flytte.

Borgeren bemærker, at det er komplet uansvarligt, det der foregår, og spørger, hvem der tager ansvaret for de helbredsmæssige konsekvenser og står på mål for alle de sager, der kommer til at dukke op



om 10 år. Borgerne bemærker, at de er tusindvis af mennesker, der dagligt udsættes for partikelforurening svarende til en motorvej, hvilket er sundhedsskadeligt, og at konsekvenserne venter. Dette gælder ifølge borgeren især børnene, der er særligt påvirkelige, mens borgeren understreger, at ingen bør gamble med børnenes helbred.

Borgeren spørger, om man selv bor tæt på Københavns Lufthavn, Kastrup, eller man er villig til selv at flytte til Tårnby og leve i støj- og partikelgener, der langt overstiger det anbefalede, og om I står på mål for de helbredssager, der kan dukke op de næste 10 år, når tilfældene af allergier og lungesygdomme begynder at stige på Amager. Borgeren henstiller til, at der ikke træffes dårlige beslutninger med så store skadelige konsekvenser for andre.

En borger, der har boet på Amager i 17 år, bemærker, at hun på egen og sin families krop har oplevet, hvordan støj- og luftforurening bidrager meget negativt til deres sundhed, allerede med den nuværende aktivitet i Københavns Lufthavn, Kastrup. Hun tør slet ikke forestille sig, hvordan det vil blive, hvis aktiviteten øges.

Borgeren oplyser, at når de går ud af døren, hænger der ofte en tæt fuel-stank i luften, og at der ofte er en vanvittig larm eller som minimum en lidt fjernere høj brummen fra fly, der varmer op, letter og lander.

Borgeren oplyser, at hendes børn har døjet rigtig meget med astmatisk bronchitis, lungebetændelser og astma, og hun er ikke et sekund i tvivl om, at luftvejssygdomme i lufthavnens nærområde må have en øget hyppighed og anderledes karakter. Hun bemærker, at deres mentale helbred også må blive påvirket, i og med de aldrig kan gå en tur udenfor, uden at skulle høre på støj, hvilket ifølge borgeren virkelig forringer livskvaliteten. Hun er bekymret, som aktiviteten er nu, og hun bliver kun endnu mere bekymret over at tænke på en fremtid på Amager med mere støj- og luftforurening.

Borgeren spørger, hvornår Københavns Lufthavne A/S skal stå til ansvar for det og påpeger, at hun er så vred over, at de bare kan fortsætte med at ignorere nærmiljøet, fordi nogle politikere giver dem carte blanche til hvad som helst. Borgeren bemærker at være klar over, at de bidrager til økonomisk overskud og vækst, men at man bør se økonomi i et større perspektiv, herunder at syge amagerkanere koster kassen for samfundet, så hun tror ikke på, at der er et reelt overskud. Borgeren foreslår at flytte lufthavnen eller at bygge en større et sted, som ikke er så bynært.



En mor, der har boet på Amager i 12 år, oplyser, at i de mange år hun har boet i kvarteret, har dette ændret sig meget; da hun flyttede dertil, var der en anden stemning og et andet støjniveau. Borgeren oplyser, at støjen fra flyene spolerer ens søvn hver nat, både sen aften, nat og tidlig morgen. Borgeren kan ikke huske, hvornår hun sidst har fået det påkrævede fire-fem timers sammenhængende søvn, som det er påvist, man skal have for ikke at miste hjerneceller. Borgeren oplyser at stå op til dage med dårlig hukommelse og luft, der er tyk af flybrændstof, så man får kvalme. Borgeren frygter den påvirkning, det har på familiens helbred, både det fysiske og ikke mindst det psykiske.

Moren fortæller, at covid-19 var en øjenåbner for, hvordan de i kvarteret fik en langt bedre luftkvalitet og ro i deres døgnrytme.

Moren bemærker, at en udvidelse af lufthavnen er mere end bare arbejdspladser; det er mistrivsel for rigtig mange Amagerborgere. Borgeren bemærker, at deres helbred og trivsel bør om noget vægte højere. Borgeren tilføjer, at de selv har at bo der, men at der dengang ikke var snak om 40-60 millioner passagerer om året som nu.

Borgeren bemærker, at der skulle være bevilliget penge til at opføre et tre meter højt støjværn og spørger til, hvorfor dette ikke allerede er sket. Borgeren er på det kraftigste imod en udvidelse af lufthavnen og understreger, skattekroner ikke burde være vigtigere end mennesker.

En borger tidligere bosiddende på Amager bemærker, at flystøjen var til at bære, da hun i sin tid flyttede til Amager, og at hun kunne sidde på sin altan og nyde livet, men at efterhånden som årene gik, blev begge dele utålelige. Hun oplyser at have skrevet til Københavns Lufthavne A/S, som svarede tilbage, at hun nu også kunne høre operationerne på landjorden, hvilket var årsagen. Borgeren bemærker, at lugten af brændstof, når hun gik ud på sin altan, forværredes også år efter år.

Borgeren oplyser, at hun fik en stressrelateret hjertelidelse og blev nødt til at flytte i 2020, men at hun desværre måtte efterlade noget af familien, herunder børnebørn, derude. Borgeren bemærker, at de sidste gange, hun hentede barn derude, kunne hun skære i luften, føltes det som om, fordi der stank så meget. Borgeren henviser til, at det efterhånden er almindeligt kendt, at forurening påvirker hjerner, selv efter kort tid.

Borgeren bemærker, at ambitionerne om udbygningen kun giver grund til endnu mere bekymring for alle, der bor i nærheden og i



særdeleshed børnene, der ikke selv har et valg om, hvor de vil bo, og hvor de skal passes i institution og gå i skole.

Borgeren henviser til, at pengebegærlighed og ambitioner hos visse mennesker, også statens, er det vigtigste her, og at det i al fald intet har med menneskelighed at gøre. Borgeren bemærker, at påvirkninger derude fra er mere end frygtelige også uden udbygningen, og at flyene holder i kø for at lette, hvilket alt andet lige må give meget mere udstødning, da de er længere tid om at komme i luften.

En familie bosiddende ved siden af Kastrup metrostation gennem en række år bemærker, at de er imod mere støj og luftforurening fra fly. Familien oplyser, at de allerede dagligt oplever så slem luftforurening, at de må gå og cykle med maske mod forurening og konstaterer, at familiens børn bliver udsat for det dagligt og at datterens luftbesvær er blevet værre, efter de flyttede til Kastrup. Familien bemærker, at såfremt de havde vidst, at luftforureningen fra flyene var så slemt, var de aldrig flyttet til Kastrup, og det er også grunden til, de ikke vil lade deres børn vokse op der. Familien oplyser, at de ikke kan bruge deres have og åbne vinduer mv. på de dage, det er værst, da der ellers er lige så slem luftforurening inde i deres hus, som hvis man står ved siden af en flyver i tomgang. Familien oplyser, at de gange deres børn sov ude som små, og vinden ofte vendte, efter de havde lagt børnene, var det forfærdeligt at vide, når de åbnede døren og ikke engang selv kunne være i forureningen, at børnene havde ligget og sovet i det. Familien konstaterer, at det ikke kan være sundt og siger derfor nej tak til mere forurening, end der allerede er der, da det er så slemt 90 procent af tiden der.

En arbejdsmiljørepræsentant i Tårnby bemærker, at han og hans kolleger oplever ubehag og vejrtrækningsbesvær de dage, passagerfly flyver ind over København, og at de i den sammenhæng er ved at prøve at få en måling af det omfangsrige luftforurening. Han henviser desuden til, at Tårnby er en af de kommuner, hvor folk hyppigst får kræft, og at han er nervøs for helbredsrisici fremadrettet.

En mor bosiddende med sin datter i Kastrup udtrykker ekstrem bekymring for den massive støj- og partikelforurening, som borgere i 2770 Kastrup bliver udsat for af Københavns Lufthavn, Kastrup. Hun henviser til, at der to-fire dage ugentlig er en ekstrem støj, der giver sig til udtryk i en konstant hylen flere timer ad gangen fra flymotorer og en massiv rungende støj ved fly, der letter og lander i lufthavnen. Moren bemærker, at det er så slemt, at vindfang på altaner står og ryster. Moren bosiddende med sin datter i



Kastrup oplyser, at støjen opleves som ekstrem stressende for borgernes hverdag.

Moren bosiddende med sin datter i Kastrup oplyser endvidere, at der to-fire dage ugentlig ligger en massiv stank af fuel over 2770 Kastrup, og at denne partikelforurening gør det umuligt at kunne lufte ud i boliger grundet den massive stank af fuel. Moren beskriver, at denne partikelforurening ofte kan smages på tungen, hvor der også føles en prikken på tungen, og en kvalmende fornemmelse opstår. Hun finder det dybt alarmerende.

Moren bemærker, at børn, der færdes i skolegårde; børn i daginstitutioner, der dagligt sover udendørs og færdes på legepladser dagen lang; og børn, der dagligt spiller fodbold på baner tæt op ad lufthavnen, konstant bliver udsat for partikelforurening – og dermed øget risiko for kræft og hjertekarsygdomme.

Moren oplyser, at støj- og partikelforurening også foregår om natten, hvilket er meget generende for nattesøvnen, som ofte bliver afbrudt. Hun finder det meget bekymrende, især når man om sommeren bliver nødt til at sove med åbne vinduer grundet varmen, at man samtidig vil blive forgiftet af støj- og partikelforurening 24 timer i døgnet og dermed en ekstrem øgning i risiko for kræft og hjertekarsygdomme. Moren er meget uforstående over for, at man så samtidig fra lufthavnens og statens side ønsker at udvide kapaciteten i lufthavnen, hvilket vil føre til yderligere støj og partikelforurening.

Familien Norsker bemærker, at de siger nej tak til, at Københavns Lufthavn, Kastrup, udvider kapaciteten, og at der ikke skal være mere støj eller forurening, end der allerede er i forvejen. Familien bemærker, at lufthavnen ikke ligger ude på landet, men tæt på beboelse, som i forvejen kan være til stor gene for disse mennesker. Familien Norsker tænker på miljø og mennesker og siger derfor nej tak.

Felix H. Henriksen bemærker, at han som bosiddende i København på Amager oplever støj fra fly og trafikken til og fra lufthavnen. Han er skeptisk over for en udvidelse, som ikke tager hensyn til miljøet omkring lufthavnen, og som kommer til at betyde en større trafikbelastning for borgere, der bor på Amager og omkring lufthavnen.

Frie Grønne ved Susanne Zimmer bemærker, at hun på det kraftigste vil protestere imod en udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, fordi udvidelsen vil betyde en øget støjbelastning og



påpeger, at lufthavnen er bynær, og området i forvejen er belastet af trafikstøj, både fra fly og på veje. Frie Grønne bemærker, at støj forringer livskvaliteten og er sundhedsskadelig, og at mennesker dør tidligere på baggrund af støjgener.

Frie Grønne bemærker endvidere, at en udvidelse vil betyde en øget trafik både af fly og transport til og fra lufthavnen, som vil medføre en øget partikeludledning, som ligeledes er særdeles sundhedsskadelig og kan medføre for tidlig død.

Grundejerforeningen Ny Kastrup bemærker, at de oplever, at generne fra Københavns Lufthavn, Kastrup, generelt er stigende, og at de f.eks. har daglige luftgener fra fuel. Grundejerforeningen Ny Kastrup oplyser, at fordi de i Ny Kastrup ofte oplever en kraftig lugt af flydiesel fra lufthavnen, har de på deres generalforsamlinger igennem de sidste 10 år hyppigt drøftet den negative udvikling, som medfører, at færre har åbne vinduer. Grundejerforeningen Ny Kastrup er derfor dybt bekymret med udsigt til endnu mere kapacitet i Københavns Lufthavn, Kastrup, og de mener, at vi først må erfare en reducere i lugtgenerne og en undersøgelse af de sundhedsmæssige konsekvenser.

Grundejerforeningen Ny Kastrup oplyser endvidere, at de er bosat i et trafikalt knudepunkt, og at de ud over lufthavnen har flere støjkilder såsom godstog, motorvej, metro og almindelig vej, og at flere af disse transportkilder står over for udvidelser, og det derfor er nødvendigt at få klarlagt, hvad det samlede støjbillede er nu – og beregninger på, hvordan det forventes at se ud i fremtiden, når samtlige projekter er gennemført. Grundejerforeningen Ny Kastrup bemærker, at der dermed er behov for at få undersøgt det reelle støjbillede omkring sig og Københavns Lufthavn, Kastrup, grundigt forud for at lovforslaget eventuelt kan vedtages. Støjen og udsigt til yderligere støj bekymrer Grundejerforeningen Ny Kastrup i forhold til deres helbred, og det bekymrer dem i forhold til de negative eksternaliteter, der medfølger.

Grundejerforeningen Skøjtevænget bemærker, at foreningen som udgangspunkt stiller sig positiv til ændringen af tværbanens placering og ensretning af denne, da det formentlig vil påvirke støjbilledet i Kastrupområdet positivt og bevirke mindre støj fra fly, der benytter tværbanen. Foreningen ser med større bekymring på muligheden for yderligere terminalbygninger og flystandpladser i nord, da udvidelsen af standpladser vil betyde flere fly, hvis transport til og fra standpladserne vil øge støjbelastningen i Kastrupområdet.



Grundejerforeningen Skøjtevænget har i den forbindelse en forhåbning og forventning om, at lufthavnen i forbindelse med etablering af nye terminalbygninger og standpladser sikrer, at disse bygninger og standpladser konstrueres på en sådan måde, at støj fra lufthavnen og dens trafik begrænses mest muligt, både gennem foranstaltninger som arkitektur og støjabsorberende facadematerialer, samt andre innovative løsninger.

Grundejerforeningen Skøjtevænget opfordrer desuden til, at der i forbindelse med udbygning af lufthavnen og den øgede trafik med passager- og fragtfly, tillige træffes beslutning om begrænsninger for hvornår fly på jorden tæt på Kastrup By må have sine motorer tændte. Her tænker Grundejerforeningen Skøjtevænget særligt på, at de standpladser, der giver støj mod Kastrup By ikke anvendes om natten, tidlig morgen og sen aften, til andet end stillestående fly.

Grundejerforeningen Ørnevang er bekymret over de miljømæssige konsekvenser af en fortsat udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, uden at der samtidig iværksættes tiltag, der kan rette op på de miljømæssige konsekvenser af lufthavnens aktiviteter. Grundejerforeningen oplyser allerede i dag at være plaget af både støj og lugtgener, når vinden er i de østlige hjørner, og at de perioder, hvor flyene starter fra området nær Englandsvej, og støj og udstødningssgasser (med partikler) ryger deres vej. Grundejerforeningen Ørnevang oplyser, selv om de formentlig ikke vil blive særligt berørt af forskydningen af tværbanen og den nye placering af standpladser, vil væksten i lufthavnens aktiviteter alt andet lige berøre dem negativt i forhold til deres nærmiljø.

Hanne og Preben Witt bemærker, at de siger klart nej til mere støj og luftforurening i forbindelse med udvidelsen af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Hans Christian Hansen bemærker, at det er meget bekymrende for beboere i Tårnby og Kastrup, at der er nye planer om at udvide Københavns Lufthavn, Kastrup, og at lufthavnen i forvejen forurener luften lokalt med ultrafine partikler og støj på Amager, hvor der bor flere end 200.000 borgere. Han spørger, hvorfor der ikke stilles krav til lufthavnen om at garantere mindre forurening i stedet for mere forurening.

Hans Christian Hansen bemærker, at man ofte kan lugte flybrændstof fra lufthavnen, som spredes med vindretningen ud over lokalområdet, inden forureningen bliver så fortyndet, at man ikke kan lugte det længere. Han spørger, hvorfor myndighederne ikke stiller



krav om en "flybrændstof-embætte" i forbindelse med tankning. Han henviser til, at ultrafine partikler fra lufthavnen er sundhedsskadelige, og at man bør gøre en meget større indsats inden for målinger for at kortlægge denne forurening, hvilket gælder både måling af partikler, støj, PFAS og påvirkning af grundvandet. Hans Christian Hansen spørger, hvad Københavns Lufthavne A/S vil gøre for at reducere partikel- og støjforureningen.

Hartvig Andersen bemærker, at Københavns Lufthavn, Kastrup, forurener mere end rigeligt, som det er nu, hvorfor Københavns Lufthavne A/S ikke skal have lov til at udvide deres antal flyvninger. Han oplyser, at det allerede er mere end nok, og at han er bekymret for folkesundheden, klima og miljøkonsekvenserne.

Hartvig Andersen oplyser, at han bor i Roskilde indre by, som bliver overfløjet af fragt og charterfly fra og til Københavns Lufthavn, Kastrup, og at der oven i er der Roskilde Lufthavn med de mange lavtflyvende private hobbyfly og "Show off air shows", der overflyver byen og boligområder. Han finder, at myndighederne har givet op over for klagerne, og at der er store problemer med håndhævelsen af regler og lovkrav. Han bemærker, at det virker som om, at flybranchen ledes og drives uden ansvar over for klima, miljøet, sundhed, skat og økonomi. Hartvig Andersen mener ikke, det kan være rigtigt, at en hel branche er hævet over loven og ikke er omfattet af alskens lovværker og får lov til en yderligere udvidelse. Hartvig Andersen bemærker, at flere fly og mere trafik udleder mere forurening.

Helene Bach oplyser, at hun bor ca. 1,5 kilometer fra Københavns Lufthavn, Kastrup, og at da hun flyttede dertil for 12 år siden, hørte hun sjældent lufthavnen, kun på de relativt få dage, hvor tværbanen blev brugt, og at hun aldrig før 2018 har bemærket lugt fra lufthavnen. Hun oplyser, at dette ændrede sig markant fra slutningen af 2018, og at der i perioder har været så meget støj, at hun har overvejet at flytte, men at når man har børn, kan man jo ikke bare flytte, da de har deres liv, hverdag, skole og venner i Kastrup. Helene Bach oplyser, at støjen på nogle dage gør, at de ikke har lyst til at være i haven, de sover aldrig med åbne vinduer, og nogle gange bliver hun vækket tidligt om morgenen på grund af flystøj, eller børnene har svært ved at falde i søvn om aftenen på de dage, hvor det larmer meget. Hun oplyser, at nogle gange er lugten af flydiesel så slemt, at det rammer en som en mur, når man går ud ad døren om morgenen, og at de på de dage ikke lugter ud.



Helene Bach oplyser, at hendes børn går i skole, på klub og til udendørssportsaktiviteter lige op ad lufthavnen, og at på fodboldbanerne (som meget sigende bliver kaldt SAS banerne) er der ofte en stank af flydiesel og en støj, så børnene har svært ved at høre hinanden og træneren. Hun oplyser, at når man kommer hjem efter et par timer på fodboldbanerne, er man helt tung i hovedet og træt.

Helene Bach bemærker, at den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst samt at standpladserne nær ved Kastrup udbygges, bekymrer hende, da det netop er i det område, at hendes børn og mange andre børn går i skole og opholder sig hele dagen. Hun oplyser, at den støj, som de kan høre, ikke bare er fra take off og landinger, men ofte en pivenende enerverende lyd fra fly, som taxier eller holder og venter på take off. Hun bemærker, at med flere standpladser tæt på Kastrup frygter hun, at det vil blive værre og henviser til, at støj fra de flere standpladser ved Kastrup, anerkendes i VVM'en. Hun mener derfor, det burde gøre, at alternative løsninger i forhold til placering af terminalbygningerne blev undersøgt.

Helene Bach bemærker, at det, som virkelig bekymrer hende, er, hvilke sundhedskonsekvenser det har for hende og hendes børn at bo så tæt på lufthavnen, og særligt for hendes børn, som jo opholder sig meget tæt på lufthavnen i støj og lugt mange timer hver dag.

For så vidt angår luftforurening bemærker Helene Bach, at flybrændstof minder om diesel, og at dieslbiler bliver udfaset og forbudt i byområder, og at 13 medarbejdere i lufthavnen har fået anerkendt kræft som arbejdsskade, og partiklerne kan sprede sig mange kilometer til de omliggende områder, hvor der er skoler, børnehaver, udendørssportsarealer og bor mange familier. Hun henviser til, at økonomer i januar 2023 præsenterede en ny grøn regnemodel, som blev positivt taget imod også af klimaministeren, og at denne grønne regnemodel viser, at sundhedsudgifter relateret til luftforurening er på 95 milliarder om året. Hun henviser til, at en undersøgelse af luftforureningen i København, som er lavet i samarbejde med Google og universiteter i Århus og Utrecht, viser, at store dele af Amager er kraftigt forurenet med ultrafine partikler, som især stammer fra fly. Hun bemærker, at målingerne er lavet inden coronakrisen, og at koncentrationen af ultrafine partikler er værst i områderne nær Københavns Lufthavn, som ligger langt over niveauet i andre dele af byen. Hun bemærker, at efter at Google-målingerne viste høj koncentration af ultrafine partikler,



har lufthavnens egne målinger vist, at der nogle måneder er dobbelt så høje koncentrationer som på HC Andersens Boulevard.

Helene Bach henviser til, at både dansk og international forskning peger på, at luftforurening har alvorlige helbredseffekter, bl.a. for tidlig død, inflammationssygdomme, astma og bronkitis, udvikling af lungecancer, hjertekarsygdom, nedsat fødselsvægt, hæmmet udvikling af lungefunktion hos børn og unge, allergi, og der er også forskning som viser en potentiel sammenhæng mellem luftforurening og autisme. Hun bemærker, at der i Tårnby kommune er en overrepræsentation af diagnoser blandt børn.

Helene Bach peger på, at et studie fra Schiphol lufthavn konkluderer, at sundhedskonsekvenser, når man udsættes for luftforurening fra flytrafik, ikke er anderledes end for luftforurening fra vejtrafik, hvilket vil sige, at alle de sundhedskonsekvenser, som ses ved trafik- og luftforurening generelt, også er gældende for luftforurening fra flytrafik. Hun peger på, at et andet studie fra Schiphol lufthavn konkluderer, at langtidseffekterne, når man udsættes for ultrafine partikler fra flytrafik har en mulig effekt på hjertekarsygdomme, hvor folk er begyndt at tage hjertemedicin i områder med høje koncentrationer af ultrafine partikler, og at ultrafine partikler kan have konsekvenser for gravide og deres ufødte børn.

Helene Bach henviser til et svar på spørgsmål 420 til sundhedsministeren om sundhedsmæssige konsekvenser ved en udvidelse af Kastrup Lufthavn, hvor ministeren svarer, at: *"Sundhedsdatastyrelsen har oplyst Sundhedsministeriet, at styrelsen ikke er bekendt med tal, som belyser en eventuel overrepræsentation af astma blandt børn og voksne eller en overrepræsentation af for tidligt fødte børn i områderne omkring Københavns Lufthavn. Det er Sundhedsdatastyrelsens vurdering, at afklaring af spørgsmål om overhyppighed/overrepræsentation vil kræve en registerundersøgelse af videnskabelig karakter."* Hun henviser til, at sundhedsministeren i forlængelse heraf blev bedt om at svare på, om der som del af en VVM og/eller en bredere undersøgelse i forbindelse med det stigende antal operationer i Københavns Lufthavn, Kastrup, vil blive gennemført en registerundersøgelse, der kan fastslå om der er en overhyppighed/overrepræsentation af astma blandt børn og voksne og/eller en overrepræsentation af for tidligt fødte børn i områderne omkring Københavns Lufthavn, hvortil ministeren svarer, at afklaring om overhyppighed/overrepræsentation vil kræve en registerundersøgelse af videnskabelig karakter. Hun bemærker, at hvis der mangler en registerundersøgelse, må det iværksættes.



Politikerne og myndigheder bør ifølge Helene Bach beregne, hvor meget mere luftforurening det stigende antal passagerer fra 30 millioner til 40 og potentielt 55 millioner om året og stigningen i fragtflyvninger vil give som en del af lovforslaget og inden en stigning i antal flyvninger bliver en realitet. Hun bemærker endvidere, at myndighederne ikke behøver vente på ”fremtidig forskning i ultrafine partikler og disses indvirkning på omkringliggende miljø”, som der står i lovforslaget, da forskning dokumenterer allerede nu, at ultrafine partikler er skadelige, og at der er dobbelt så høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen, hvor børn opholder sig hele dagen. Hun bemærker, at hvis politikerne mener, at der mangler forskning på nogle områder, må dette iværksættes nu, sådan at deres sundhed ikke bliver prisen, som de kommer til at betale for en ”konkurrencedygtig lufthavn”. Hun mener endvidere, at der bør sættes krav til, at støj og luftforurening mindskes, da det både er godt for sundheden og samfundsøkonomien. Helene Bach peger også på, at de hollandske undersøgelser konkluderer, at partikler fra flybrændstof kan sammenlignes med diesel, hvorfor den opmærksomhed på at mindske luftforurening fra diesel også må gælde for flytrafik. Hun peger endvidere på, at undersøgelser fra Schiphol viser, at flere mennesker tager medicin for hjertesygdomme, og at de ultrafine partikler har konsekvenser for gravide i form af lav fødselsvægt og for tidlig fødsel, og at spørgsmålene til sundhedsministeren peger på, at der er usikkerhed og mangler viden om astma blandt børn og for tidligt fødte børn, og at disse ting må undersøges som del af lovforslaget, og inden en stigning i antal flyvninger bliver en realitet.

Helene Bach henviser desuden til, at der står på side 10 i lovforslaget, at: *”Miljøministeriet har vurderet, at lovforslaget ikke er miljøvurderingspligtigt efter miljøvurderingslovens afsnit II. Transportministeriet har af hensyn til den politiske og offentlige interesse i miljøeffekter af udviklingen af Københavns Lufthavn dog besluttet, at der udarbejdes en miljøvurdering i overensstemmelse med principperne i miljøvurderingsloven. Dette gøres for at give Folketinget et fyldestgørende beslutningsgrundlag for vedtagelse af lovforslaget.”* Hun bemærker, at miljøvurderingen set fra et borgerperspektiv er mangelfuld, idet det stigende antal passagerer fra 30 millioner til 40 og potentielt 55 millioner om året og stigningen i fragtflyvninger ikke vurderes. Hun bemærker, at de som borgere må have en garanti for, at der sker en miljøvurdering af konsekvenserne i forhold til støj og luftforurening ved en mulig stigning i antal flyvninger, inden det bliver en realitet, og at hvis dette ikke sker som del af det nuværende lovforslag, må de have en garanti for, at det bliver gjort og hvornår. Hun foreslår, at der alternativt lægges et loft over antal flyvninger, som i Schiphol, da et loft over antal



flyvninger ville gøre, at naboerne ikke får yderligere negative konsekvenser og samtidigt give lufthavnen mulighed for at give passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminalområde og være en konkurrencedygtig lufthavn, som der står, er formålet med loven

Helene Bach finder, at det er helt uforståeligt, at en lov, som reelt handler om at lave en ramme for en voldsom stigning i antal flyvninger, ikke er miljøvurderingspligtig, og at det set fra et borgerperspektiv virker det som spin, og bidrager – sammen med mange andre ting – til en yderligere mistillid til systemet og politikerne.

Endvidere bemærker Helene Bach, at hele grundlaget for udvidelsen af Københavns Lufthavn, Kastrup, henføres i masterplanen til luftfartsloven § 57, stk. 2, nr. 6, om Københavns Lufthavne A/S' forpligtelser til at sikre den nødvendige kapacitet med hensyn til afvikling af lufttrafik. Hun bemærker, at Københavns Lufthavne A/S' egne tal angiver, at passagertilvæksten sker blandt transitpassagerer og ikke blandt de øvrige passagerer, dermed virker henvisningen til vital dansk infrastruktur ikke ordentligt dokumenteret. Hun bemærker, at meget tyder på, at det er Københavns Lufthavne A/S, som forsøger at skabe efterspørgslen f.eks. i forhold til fragt ved proaktivt at bejle til Amazon og DHL i forhold til at blive nordisk hub for fragt.

Helene Bach bemærker, at på længere sigt er der planer om en langt større udvidelse af fragtflyvninger med en terminal på mere end 300.000 m², eller cirka 44 fodboldbaner, hvormed fragtkapaciteten vil blive fordoblet til mere end en million ton om året. Hun bemærker, at dette ikke er vital infrastruktur, lige som turister fra f.eks. Asien i transit til andre destinationer i Europe ikke er vital infrastruktur. Hun finder, at henvisningen til vital infrastruktur må kvalificeres ordentligt og ikke bare bredt få lov til at dække alle vækstplaner, som lufthavnen præsenterer. Hun bemærker, at det ikke kan passe, at politikerne tillader, at alle planer fra lufthavnen får carte blanche med henvisning til vital infrastruktur.

Helle Q. Joensen oplyser, at hun henvender sig som borger i Tårnby Kommune og nabo til Københavns Lufthavn, Kastrup. Hun oplyser, at hun i 2019 flyttede med sin familie til Kastrup ikke så langt fra Københavns Lufthavn, Kastrup, og at de ønskede lys, luft og en have, og at valget faldt på Klitrose alle, hvor de forventede, at deres drømme kunne indfries. Hun oplyser, at familien er glad for at bo i Kastrup, og at de selvfølgelig er opmærksomme på, at støjen



fra både motorvejen og lufthavnen vil være en del af pakken, særligt på dage, hvor vinden kommer fra sydøst, hvilket er til at leve med.

Helle Q. Joensen oplyser, at da hun bliver opmærksom på lufthavnens udvidelsesplaner, bliver hun bekymret, da det ikke kun er støjen fra lufthavnen, der er en gene ind imellem, men at også lugten eller fuel fra flyene kan være voldsom nogle dage. Hun oplyser, at hun går lange ture i lokalområdet hver dag med hunden og vælger nogle gange at vende om og tage en anden rute end den, hun havde planlagt, da hun gik ud ad hoveddøren, alene på grund af lugten fra flyene, og at også løbeturene bliver omlagt, hvis lugten er tung.

Helle Q. Joensen oplyser, at de bruger Kastrup Boldklubs baner, da de er en fodboldglad familie, og at deres drenge cykler derover selv og mødes med kammerater og spiller bold, og at de på vejen derover cykler forbi en folkeskole, børnehaver, SFO og tennisbaner. Hun bemærker, at hun i forbindelse med udvidelsen af Københavns Lufthavn, Kastrup, har en forventning om, at de rette myndigheder undersøger den øgede kapacitets påvirkning af menneskers helbred.

Helle Q. Joensen er dybt bekymret over, at det er borgergrupper og ikke vores demokratiske valgte repræsentanter og lovgivere, der er vores garanter for, at vi ikke udsættes for luftforening og støj, der overstiger anerkendte grænseværdier.

Helle Q. Joensen oplyser, at der i Tårnby Kommune er vid grad konsensus om, at Københavns Lufthavn, Kastrup, skaber værdi for lokalområdet, fordi mange borgere henter deres løn i et af de mange job, der er direkte eller indirekte forbundet med flytrafikken. Hun bemærker, at det derfor ikke er forventet i lokalmiljøet, at det bliver Tårnby Kommunes valgte repræsentanter, der løfter borgernes bekymringer ind på Christiansborg, da der på én eller anden måde er skabt konsensus om, at lufthavnen skal have rum og mulighed for at udvikle sig for at fastholde en konkurrenceposition inden for luftfart.

Helle Q. Joensen bemærker, at der er etableret en større fragtcenral, der øger kapaciteten til at håndtere pakker, hvilket er lig med flere flyvninger og mere lastbiltransport, hvilket er lig med mere forurening. Hun henviser til, at DHL på sin hjemmeside annoncerer, at man forventer i 2023 at kunne håndtere fem gange så mange pakker som i dag.



Hun henviser til, at CEO i Københavns Lufthavne A/S Thomas Woldbye forbindelse med beslutningen om, at DHL vælger at slå sig ned i København, udtaler: *”Luftfragt er afgørende for at fastholde og udvikle Københavns Lufthavn som et vigtigt nordeuropæisk knudepunkt. En udvidelse som den vi nu ser, har været et centralt mål i vores strategi, og vi er meget taknemmelige over, at DHL har valgt CPH for deres nye hub.”*

Helle Q. Joensen spørger, om denne udvikling/udvidelse af lufthavnens kapacitet er undersøgt for luftforeningsskader på borgere og ansatte i lufthavnen.

Helle Q. Joensen henviser dernæst til høringsbrevet, der blev udsendt i forbindelse med høringen over lovforslaget, og bemærker, at det som nabo uden at være fagperson inden for hverken støj- og luftforening eller byplanlægning er svært at gennemskue konsekvenserne af oplægget til det nye lovgivningsarbejde. Hun bemærker, at hun mangler en forståelse for, hvilke myndigheder der har ansvaret for sin, sine børns og sine naboers sundhed.

Helle Q. Joensen henviser til, at det på Trafikstyrelsens hjemmeside fremgår, at Fingerplan, støjcirculære, kommuneplan, lokalplan og miljøvurdering skal foretages som led i de processuelle skridt inden for plan- og miljøområdet efter vedtagelsen af lovforslaget. Hun bemærker, at i alt det materiale, hun som lægpersone har adgang til og har forsøgt at orientere sig i, kan hun ikke blive betrygget i, at der er myndigheder, der forholder sig til kapacitet som andet end logistik og de praktiske forhold for håndtering på jorden af mennesker og pakker, og hun spørger, om det er det.

Helle Q. Joensen henviser til, at Miljøpunkt Nørrebro i december 2019 udgav deres egen rapport i forbindelse med et projekt, hvori de forsøger at udfase dieselmotorer fra bybusdriften, og i den forbindelse har de haft luftmålere indsat i bus 5C, og at de undrede sig over den voldsomme stigning i kurverne over de ultrafine partikler i gaderne rundt om lufthavnen, hvor bus 5C kører. Helle Q. Joensen henviser til vedlagt statistisk materiale.

Helle Q. Joensen bemærker, at det er hendes forventning, at der også foregår en vurdering af antallet af fly, der letter og lander, og hun spørger, hvad den maksimale kapacitet for påvirkning af borgere og naturen og klimaet er.

Helle Q. Joensen henviser til et projekt, hvori Google-cars laver målinger af luftforurening omkring lufthavnen, og hvor man ser et højt tal for ultrafine partikler. Hun spørger, hvad tallene viser, og



hvem der forholder sig til dem. Hun bemærker, at Københavns Kommune og Solutions Lab indgår i samarbejdet, men spørger, hvem der forholder sig til data vedrørende luftforurening omkring lufthavnen. Hun henviser til vedlagt statistisk materiale.

Helle Q. Joensen spørger til, om det er en del af lovarbejdet at forholde sig til det, der foregår i luften, og ikke kun hvordan Københavns Lufthavn, Kastrup, indrettes til at håndtere den øgede kapacitet og udvikling på jorden.

Helle Q. Joensen henviser til, at Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø i 2019 udgav en rapport, som en del af et forskningsprojekt, hvor man undersøger de ultrafine partikler fra flymotorers påvirkning på helbredet, hvor man konkluderede, at der er god grund til at mindske påvirkningen i arbejdsmiljøet. Hun henviser til, at det giver rigtig god mening at tage vare på medarbejderens arbejdsmiljø og undersøge, hvordan man kan beskytte dem mod luftforurening, og at det i samme ombæring ville det være fornuftigt også at se på, hvad der sker uden for lufthavnens hegn, hvor partikler daler ned fra himlen under start og landinger, ligesom de bæres med vinden, når flyene holder i tomgang på de såkaldte standpladser.

Helle Q. Joensen spørger i forlængelse heraf om, hvilke konsekvenser det har for borgerne at blive udsat for støj og luftforurening.

Jakob Liberski Dahlgaard bemærker, at han gør indsigelse mod, at en række støj- og forureningsforhold ikke er afdækket tilstrækkeligt i lovforslaget vedrørende rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

For så vidt angår støj bemærker Jakob Liberski Dahlgaard, at støjkravene, Københavns Lufthavn A/S skal overholde i dag, er så lempelige, at de er svære at overskride, og det, at udbygningen af lufthavnen kan rummes inden for de eksisterende rammer, ikke siger noget om, hvorvidt støjbelastningen vil stige eller falde som følge af øget flytrafik.

Jakob Liberski Dahlgaard henviser til, at Københavns Lufthavn A/S ønsker at udbygge logistik og fragtforretningen og bemærker i den forbindelse, at fragtfly typisk er udrangerede og ombyggede passagerfly, der hovedsageligt flyver fragtflyvninger om natten. Han bemærker, at fragtflyene, der i dag flyver til Københavns Lufthavn, Kastrup, er de ældste og mest støjende fly, der beflyver lufthavnen.



Jajkob Liberski Dahlgaard bemærker, at der lægges op til, at lufthavnen ikke længere skal overholde maksimale støjgrænseværdier for enkelthændelser om natten, men alene overholde en gennemsnitsbelastning. Han bemærker, at da det hovedsageligt er søvnforstyrrende enkelthændelserne, der er sundhedsskadelige, forekommer lempelsen uforståelig, især med forventet øget nattrafik. Han bemærker, at flystøj, modsat almindelige trafikstøj, er karakteriseret ved voldsomme støjkelthændelser, hvorfor en gennemsnitsværdi ikke er meningsfuld, hvis man skal udlede svar om, hvorvidt støjen er sundhedsskadelig om natten. Han mener, at det svarer til, at Tivoli f.eks. kunne affyre fyrværkeri to gange i timen hele natten, hver nat, og stadig overholde gennemsnitlige støjgrænser. Jajkob Liverski Dahlgaard oplyser, at Københavns Lufthavn, Kastrup, i dag har flere hundrede natlige fragtflyvninger om ugen, hvor hver flyvning genererer sundhedsskadelig og søvnforstyrrende støj, og at antallet af natflyvninger med fragtfly er steget betragteligt de seneste år, jf. lufthavnens egne offentliggjorte trafiktal.

Jajkob Liberski Dahlgaard bemærker, at Københavns Lufthavne A/S' egen opgørelse af støjramte boliger tager udgangspunkt i gennemsnitsværdier og ikke enkelthændelser om natten, og han mener, at opgørelsesmetoden er yderst vildledende og intet siger om, hvor mange mennesker der er udsat for søvnforstyrrende støj om natten. Han bemærker, at før en udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, vedtages, bør den reelle og kommende støjbelastning og reelt støjramte boliger afdækkes, og at støjramte boliger bør være defineret som boliger, der er udsat for sundhedsskadelig støj, herunder især søvnforstyrrende enkelthændelser om natten. Han finder, at definitionerne af sundhedsskadelig og søvnforstyrrende støj bør tage udgangspunkt i nyeste forskning på området.

Endvidere mener Jajkob Liberski Dahlgaard, at støjmålinger bør være uvildige og ikke være foretaget af Københavns Lufthavne A/S selv i egenkontrol, og at det bør være i alles interesse at få afdækket lufthavnens reelle støjbelastning.

Jajkob Liberski Dahlgaard oplyser, at det som borger på Amager er meget utryghedsskabende, især på hans børns vegne, at lufthavnens reelle omfang af sundhedsskadelig støj ikke er afdækket, og at der findes meget, herunder ny dansk forskning, der afdækker støjs skadevirkninger, herunder skadevirkningerne på børn.

For så vidt angår forureningen mener Jajkob Liberski Dahlgaard, at der mangler uvildige målinger af partikelforening fra Københavns Lufthavn, Kastrup, da lufthavnen forurener nærområdet i



flere kilometers omkreds med især ultrafine partikler. Han bemærker, at der ikke findes uvildige målinger af ultrafine partikler omkring lufthavnen, og at der ikke er nogen grænseværdier for disse.

Jakob Liverski Dahlgaard henviser til, at Google og Københavns Kommune i 2021 offentliggjorde målinger af forekomsten af ultrafine partikler, herunder i Tårnby Kommune, og at målingerne viste, at området i flere kilometers omkreds fra lufthavnen var de mest forurenede områder i København. Han mener, at målingerne bør være ministeriet bekendte.

Jakob Liberski Dahlgaard oplyser, at i et svar, han fik i 2021 fra daværende miljøordfører i Socialdemokratiet vedrørende partikelforureningen, fremgik det, at både daværende miljøminister og Miljøstyrelsen var klar over, at partikelforureningen fra flyudstødning er kræftfremkaldende. Han bemærker, at det på den baggrund er komplet uforståeligt, at der forud for en udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, ikke sker grundig afdækning af den nuværende og forventede partikelforurening med ultrafine partikler. Han bemærker, at det eksempelvis bør være forholdsvis simpelt at udregne, hvor meget flybrændstof der brændes af i Københavns Lufthavn, Kastrup, nu og i fremtiden, da der jo findes tal for antal starter og landinger; hvilke flytyper der opererer; og gennemsnitlig taxitid til og fra startbanerne. Han bemærker, at flyselskaberne detaljeret kan oplyse, hvor meget brændstof et fly bruger under forskellige forhold. Jakob Liberski Dahlgaard mener, at sådanne tal bør indgå i overvejelserne om håndtering af lufthavnens forurening.

Jakob Liberski Dahlgaard bemærker, at det som borger giver en voldsom ubehagelig utryghed at vide, at lufthavnens partikelforurening allerede er enorm og sundhedsskadelig, og han mener, der mangler uvildige målinger, tal, deklARATION, vejledning og konsekvenshåndtering vedrørende lufthavnens nuværende og forventede kommende partikelforurening med ultrafine partikler. Han finder det også som forælder voldsomt ubehageligt at aflevere sit barn i institution i lugten af kræftfremkaldende jetfuel.

Jakob Liberski Dahlgaard bemærker afslutningsvis, at det forekommer tragisk og uforståeligt, at udvidelsesplanerne giver lufthavnen mulighed for at planlægge, at der etableres motorkøringspladser til et område, der ligger 500 meter fra Dragørs boligområder, da motorkøringer og flymotorer er voldsomt støjende og forurenende.



Jan Ove Østergaard protesterer over, at man udbygger og dermed fortsætter den uhørt massive forurening af tæt beboede områder. Han henviser til, at det er helt overflødigt og unødvendigt at udbygge Københavns Lufthavn, Kastrup, og at andre lufthavne nær tæt bebyggede områder, som vi kan sammenligne os med, har heftig regulering af de miljøkrav, der skal overholdes. Jan Ove Østergaard bemærker, at de regler, som Københavns Lufthavn, Kastrup, skal overholde, er stort set uændrede de sidste 20+ år, hvor Miljøstyrelsen og co. blot har stemplet dem godkendt. Jan Ove Østergaard bemærker, at vi lever i 2023 ikke i starten af 1900 tallet, og at det mindste, man kan forlange, er vel, at disse krav til enhver tid er opdaterede i forhold til den viden, man har vundet undervejs om, at støj dræber og den forurening, som fly nu engang spreder, også er livskortende og ødelæggende for helbred. Jan Ove Østergaard bemærker, at der stort set ingen undersøgelser er om Københavns Lufthavn, Kastrup, der reelt og uafhængigt behandler data om tidlig død, forureningsgrad, støj.

Jens Andreas Hjort bemærker, at han finder det uforståeligt at give tilladelse til at udvide Københavns Lufthavn, Kastrup, og at han som borger på Amager allerede oplever store gener fra lufthavnen. Jens Andreas Hjort oplyser at opleve, væsentlige støjgener året rundt, at lufthavnen ikke overholder de gældende regler omkring støj, at lufthavnen ikke overholder WHO's grænser for støj, at der er væsentlige lugtgener året rundt, og at niveauet af forurening, herunder udledning af ultrafine partikler, ligger over et acceptabelt niveau, hvorfor det ikke er hensigtsmæssigt at tillade en øget mængde af skadelige stoffer i forhold folkesundheden. Han beder om, at Københavns Lufthavn, Kastrup, ikke udbygges.

Jens Peter Jensen finder det bekymrende, at man fra myndighedernes side ikke har fokus på at få undersøgt forureningen fra flyene (ikke kun støj) til sine nærmeste omgivelser på ind- og udflyvningsruter fra Københavns Lufthavn, Kastrup. Han påpeger, at når de har flyene lavt ind ved brug af tværbanen, så kommer de meget tæt på og nærmest henover tre folkeskoler og ét gymnasium i Tårnby Kommune alene, det være sig Kastrupgårdsskolen (ca. 700 elever), Korsvejens skole (ca. 450 elever), Nordregårdsskolen (ca. 400 elever). Jens Peter Jensen påpeger, at det er 1.550 børn i alderen 6-15 år, mens der på Tårnby Gymnasium er ydermere ca. 850 elever. Han påpeger, at det er ca. 2.400 børn og unge samlet ret tæt på tværbanens aktiviteter, der passerer i lav flyvehøjde i Tårnby Kommune alene, mens flyveruten fortsætter videre over København i nordvestlig retning, så der passerer i 10.000-vis af borgere i Københavnsområdet hver gang tværbanen benyttes.



Jens Peter Jensen spørger til, hvordan fly forurener omgivelserne, der ligger i retning af tværbanen, i hvilken lavtgående flyvehøjde er det over grænseværdierne, og hvor langt udstødningspartiklerne bliver ført af vinden (afhængigt af retning), og hvor skadeligt det er at indånde. Han spørger til, hvem der undersøger dette, før man automatisk giver Københavns Lufthavne A/S mulighed for at fortsætte sin ustoppelige vækstrejse.

Jens Peter Jensen henviser til, at det fremgår af trafikstatistik, at man havde 202.232 bevægelser i 2022 og dermed i gennemsnit 554 starter/landinger om dagen. Han bemærker, at det ikke behøver at være ret hård vind fra sydlig/nordlig retning, før tværbanen tages i brug, og han mener, den i hvert fald benyttes hyppigt og hyppigere end tidligere, hvormed det hurtigt bliver til tusindvis af fly, når denne benyttes i halve og hele dage af gangen. Jens Peter Jensen spørger til, om der er sket en ændring i gennemsnitlig vindretning fra vestlige retning til syd-/nordlig retning, så man kan forvente øget aktivitet på denne end tidligere årtier. Han spørger endvidere til, hvor mange partikler fra udstødning og støj der ledes med vinden ind i de tætbeboede områder nord for lufthavnen ved hyppigere sydlige vindretninger, og hvordan de er i forhold til fastsatte grænseværdier.

Jens Peter Jensen bemærker, at han ikke har kunne finde statistik på, hvor mange fly der præcis er kommet henover unge mennesker mellem klokken 8-15 på hverdage (skole- og gymnasietid), men at han tænker, at Københavns Lufthavne A/S har oplysninger om dette, hvis myndighederne har interesse i at undersøge forureningen fra fly og påvirkning af befolkningen. Han bemærker, at hvor meget flyene forurener, og hvilke sundhedsskadelige effekter dette har på børn/unge, der bliver udsat løbende i forbindelse med deres skoletid (10 år+), bør man vel kunne forvente de relevante myndigheder tager seriøst.

Jens Peter Jensen bemærker også, at der derudover ligger tætbeboede områder nord for København (Lyngby, Gentofte mm.) på flyenes indflyvningsruter, når de skal ud at vende over Øresund for landinger denne vej. Han bemærker, at disse områder også passerer i lav flyvehøjde og spørger, om myndighederne har foretaget målinger af forureningen ved disse indflyvninger, og hvordan disse ligger dette i forhold til grænseværdier.

Jette Gørtz Smestad bemærker, at rigtig mange borgere, i såvel Kastrup som i København S, ofte oplever en kraftig lugt af fly diesel fra lufthavnen, og at nogle derfor afholder sig for at åbne deres vinduer, også på meget varme sommerdage. Hun oplyser selv tit at



have oplevet lugten af flydiesel dels i Oxford Have i København S, som er et rækkehusområde med flere hundrede børnefamilier, og dels ved fodboldbaner nær lufthavnen, hvor unge mennesker bruger megen tid. Jette Gørtz Smestad bemærker, at der endvidere er mange borgere i såvel umiddelbar nærhed af lufthavnen som i lidt længere afstand fra denne, der klager over, at de, specielt i sommerperioden, er afskåret fra at bruge deres altaner eller haver dels på grund af støj og dels på grund af lugtgener. Hun bemærker, at det giver stor utryghed blandt berørte borgere og bekymringer i forhold til, om lugten af flydiesel er sundhedsskadeligt.

Jette Gørtz Smestad bemærker endvidere, at i og med at der ikke er lavet en uvildig og fyldestgørende miljøkonsekvensvurdering, vil en udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, være en katastrofe for demokratiet og de demokratiske processer i folketingsbehandlingen, og at Folketinget vil skulle lovbehandle udvidelsen på et fejlagtigt grundlag. Hun bemærker også, at udvidelsen vil betyde øget trafik af både fly og transport til og fra lufthavnen, som vil medføre øget partikelforurening, som man i dag ved, er særdeles sundhedsskadelig og medfører for tidlig død hos et stort antal borgere. Jette Gørtz Smestad mener, at udvidelsen vil betyde øget støjbelastning, og da lufthavnen er bynær, er området omkring lufthavnen allerede i dag kraftigt belastet af trafikstøj fra såvel fly som veje og henviser til, at støj forringer livskvaliteten og er sundhedsskadelig. Hun bemærker, at mennesker dør for tidligt grundet støjgener, hvilket forskning foretaget af Kræftens Bekæmpelses tydeligt viser.

Jorunn Keller erklærer sig stærkt imod udvidelsen af lufthavnen, da den stigende støj- og luftforurening, som udvidelsen vil medføre, bekymrer hende meget.

Jytte og John Kjær Verschelden bemærker, at de på det kraftigste protesterer imod udvidelsen af Københavns Lufthavn, Kastrup, idet flystøj, flyforurening med ultrafine partikler til følge og kraftig luftforurening og en tung lugt hængende over deres hoveder det meste af året. De bemærker, at det for dem er umuligt at være hjemme i huset, når tværbanen er i brug, og at flyene nærmest strejfer deres skorsten, og at det sker fra klokken 06 om morgenen til klokken 23 nat og med 2 minutters mellemrum. De bemærker, at ikke engang deres hund tør være ude i haven under disse lave flylandinger. De bemærker at være bekymrede for deres børnebørns helbred, da de færdes hos dem flere gange om ugen.

Karen Binger Holm bemærker, at der var engang, hvor Københavns Lufthavn, Kastrup, lå langt ude på landet, men det gør den ikke mere. Hun henviser til, at i dag er navnet CPH Lufthavn,



og det indikerer, at lufthavnen med kun 8 km til Rådhuspladsen er en af de absolut mest bynære lufthavne i Europa, og at i samme periode er indbyggertallet på Amager vokset til over 200.000, mens Amager med Øresundsbroen er blevet et trafikalt knudepunkt. Hun bemærker, at som det er i dag, er øen allerede stærkt belastet af tung trafik - og det går ud over både børn og voksne, som bor og lever her, hvilket blandt andet er dokumenteret gennem de data om støj og luftforurening, som borgergruppen "CPH uden udvidelse" har indsamlet gennem en brugerdrevet app. Hun bemærker, at også arbejdet med overdækning af Øresundsmotorvejen vidner om, at støj og luftforurening plager mange borgere på Amager.

Karen Binger Holm henviser til, at der også er en politisk aftale om udvidelse af Øresundsmotorvejen, og at det som borger er stærkt bekymrende, at der igangsættes infrastrukturprojekter, som vil medføre mere støj og luftforurening på Amager, uden at disse projekters samlede miljøbelastning, herunder også indvirkning på borgernes sundhed, beregnes og vurderes samlet.

Karen Binger Holm bemærker, at med nærværende forslag om udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, er der bl.a. lagt op til markant udvidelse af fragtttransport, hvilket vil betyde øget flyvning om natten og øget godstrafik, hvilket går direkte imod tendenser i andre europæiske lufthavne, hvor der i stigende grad indføres forbud mod at flyve i nattetimerne.

Karen Binger Holm finder det stærkt bekymrende, at der ikke fra myndigheds side udarbejdes samlede miljøkonsekvensvurderinger, som gennem modelleringer kan fremskrive den samlede øgede luftforurening og støj ved både udvidelse af Øresundsmotorvejen og den øgede lufttrafik som konsekvens af nærværende lovforslag. Hun henviser til, at flere studier peger på, at emissioner fra fly er at sammenligne med luftforurening fra dieselmotorer, og at det er veldokumenteret, at dieseludstødning er sundhedsskadeligt. Hun henviser til notatet fra Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø fremlagt i 2020, hvoraf det fremgår, at to studier af henholdsvis tre lufthavne i staten New York og et stort område, der dækker de 12 største lufthavne i Californien, viste, at lufthavns emissioner var associeret med et øget antal af hospitalsindlæggelser for astma og andre lungesygdomme samt hjertekarsygdomme, særligt i følsomme grupper som børn under 5 år, ældre over 65 år og socialt belastede borgere, og at en hollandsk rapport om Schiphol lufthavn ved Amsterdam viste, at skolebørn og voksne indtog mere medicin og havde øgede luftvejssymptomer på dage, hvor de var eksponeret for øgede emissioner fra lufthavnen. Hun henviser til, at den hollandske rapport konkluderer, at helbredseffekter af



lufthavnsemissioner er sammenlignelige med helbredseffekter af andre trafikemissioner.

Karen Binger Holm bemærker, at lovforslaget af respekt for borgernes sundhed bør forkastes i sin nuværende form og en samlet miljøvurdering af trafikale belastning, der også undersøger de helbredsmæssige effekter for borgerne på Amager, bør igangsættes som grundlag for en samlet trafikal løsning.

Katja Krøjby er ligeledes imod en udvidelse af Københavns lufthavn og forstår ikke, hvordan det kan komme på tale. Katja Krøjby oplyser, at hende og hendes familie selv bor tæt på landingsbanen i Københavns Lufthavn, Kastrup, og at der kan være støj i dagtimerne såvel som i nattetimerne. Katja Krøjby bemærker, at hun ganske vist selv har valgt at bosætte sig i området, men at der ikke på det tidspunkt var planer om en kæmpe udvidelse, mere forurening og mere støj. Katja Krøjby henviser til, at flyene om 10-15 år måske ikke forurener så meget, men fordi der kommer over dobbelt så mange fly, må der også komme mere forurening, og at vi under alle omstændigheder skal mange år frem, før vi får fly, der ikke forurener. Katja Krøjby stiller sig uforstående over for, at man kan være så ligeglade med de mennesker, der bor på Amager, og spørger, om det kan passe, at folk skal flytte. Katja Krøjby påpeger, at det er mennesker, der tales om, men at det for Københavns Lufthavne A/S handler om kroner og ører, at de er ligeglade er med befolkningen, og at hvis de bekymrede sig om folk, ville de ikke have flere fly. Afslutningsvis spørger Katja Krøjby, hvordan man kan retfærdiggøre penge frem for mennesker, mens halvdelen af aktierne endda er ejet af udenlandske investorer.

Kenn Hamburger bemærker, at Københavns Lufthavn, Kastrup, længe har bekymret ham i forhold til støj, miljø m.m. Han bemærker, at det kan undre ham, at han som vognmand, at lastbiler allerede i 2006 blev pålagt at have partikelfiltre på, hvis Euro-normen var under Euro 4, vel og mærke et filter, som ikke var helt billigt. Han bemærker, at dette blev et krav, hvis der skulle køres i Københavns Kommune, men ikke i lufthavnen, og at det har der aldrig været, selvom lufthavnen råder over væsentligt ældre køretøjer på det tidspunkt. Han spørger, hvordan en af Danmarks største syndere inden for miljøet kan blive undtaget for dette.

Kenn Hamburger bemærker, at ved en udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, specielt fragtområdet, flyves der stadig med ældre fly, som rent faktisk udleder mere, end de gamle lastbiler, hvortil skal lægges, at de støjer mere. Han bemærker, at der endda er blevet dispensation til, at Københavns Lufthavne A/S nu må



operere i tidsrummet 23 til 06 fast, selvom ingen vil stå ved, at de har givet den tilladelse. Han bemærker, at førhen var det kun forsinkede fly, som måtte lande eller starte i det tidsrum, men at det nu sker, gør bare, at flere og flere får ødelagt deres dyre nattesøvn, hvilket giver flere sygdomme.

Kenn Hamburger bemærker, at en udvidelse af f.eks. fragtområdet vil skabe mange flere gener end kun fly, da lastbiler i døgndrift til og fra på en motorvej, som er rigeligt belastet i forvejen i nogle tidsrum. Han påpeger, at dette igen vil give mere nattestøj til øens beboere.

Kenn Hamburger oplyser, at han selv bor tæt på og er født på øen, men at i de sidste år specielt efter corona har han aldrig oplevet så megen støj- og lugtgener som nu, hvilket kan undre, eftersom Københavns Lufthavne A/S' målinger siger noget helt andet. Han bemærker, at dette er som at lade ræven vogte høns. Han bemærker ligeledes, at det efterhånden er sjældent, der ikke lugter af fuel i område, og at det ikke har været sådant før. Han oplyser, at det før kun var maksimalt nogle dage om måneden, mens det i dag er om ugen.

Kenn Hamburger bemærker, at et aspekt af udvidelsen af Københavns Lufthavn, Kastrup vil være, at meget trafik fremover vil være transittrafik, hvilket er trafik, som intet har med Danmark at gøre, både i forhold til passagerer og fragt. Han spørger, om en storby som København skal udsættes for det, når det på ingen måde gavner folket eller miljøet omkring.

Kenn Hamburger oplyser, at en anden stor gene er, at de, som bor tæt på lufthavnen, hver dag er chikaneret af biler, som ferieparkeer på deres private villaveje og dermed skaber et problem for dem, som reelt betaler for vejens vedligeholdelse m.m. Han bemærker, at dette også vil øges væsentligt, idet han ikke tænker, at Københavns Lufthavne A/S vil indføre gratis parkering til deres kunder.

Kenneth Olsen oplyser, at mange naboer til Københavns Lufthavn, Kastrup, oplever, at der er dage, hvor de ikke kan lufte ud i deres boliger, da luften er tyk af forbrugt flybrændstof, og at det er flere år siden, at de selv på varme sommerdage stoppede med at have deres småbørn til at sove udendørs i barnevogne. Kenneth Olsen finder det alarmerende og tankevækkende. Kenneth Olsen mener, at rammerne for arealanvendelsen i lufthavnen under ingen omstændigheder bør give den storforurenende virksomhed Københavns Lufthavne A/S yderligere mulighed for udvidelse og kapaci-



tetsforøgelse. Kenneth Olsen bemærker, at den nuværende og voldsomme belastning af naboerne og miljøet derimod bør tages alvorligt og undersøges grundigt i henhold til gældende forskrifter i bekendtgørelse af lov om miljøbeskyttelse, støjcirculæret, kommuneplanerne, lokalplanerne og Fingerplanen.

Kirsten Anslev bemærker, at man med skræk ser scenariet, at lufthavnen udvides til mindst det dobbelte antal flyvninger. Hun henviser til, at vi lever i en tid, hvor den grønne omstilling er så vigtig, og at dette vil bestemt ikke gøre det bedre, mens vi har et kæmpe ansvar for, at vores børn ikke udsættes for flere partikler, som giver en øget risiko for kræft og hjertesygdomme. Kirsten Anslev beder om, at man gør noget godt og får stoppet denne udvidelse, da det er nu, vi har en mulighed for at passe på hinanden.

Kommunistisk Parti Amager protesterer på det kraftigste mod den planlagte udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, og bemærker, at udvidelsen vil medføre øget flytrafik, hvilket kan få alvorlige konsekvenser for folkesundheden på Amager og Danmarks mulighed for at nå de fastsatte klimamål. Kommunistisk Parti Amager bemærker, at fortsat vækst i flyvninger vil få store negative konsekvenser for dem, der bor i områderne omkring lufthavnen, og at de ser det som en afvikling af Amager som et sted, hvor børnefamilier fortsat har lyst til at bo.

Kommunistisk Parti Amager bemærker, at ved udvidelsen af lufthavnen ignorerer man den voldsomme stigning i luftforureningen og støjgenerne på Amager, som vil være konsekvensen af stærkt øget flytrafik, og at dem, der bor tæt på Københavns Lufthavn, Kastrup, ikke kan tåle mere luftforurening.

Kommunistisk Parti Amager gør opmærksom på, at der i Miljøstyrelsens Datablad fra 2021 allerede er målt lige så høj koncentration af ultrafine partikler i områderne ved lufthavnen som ved H. C. Andersens Boulevard, der ellers anses som den mest forurenede gade i København. Kommunistisk Parti Amager tilføjer, at borgerne samtidigt plages af støjgener fra lufthavnen og henviser til, at derfor eksempel ofte er fragtflyvninger om natten med gamle fly.

Kommunistisk Parti Amager finder, at problemerne vil vokse med en udvidelse og deraf følgende øget flytrafik, hvorfor det samlet må siges, at borgernes sundhed med lovforslaget ikke tages alvorligt, hvilket er helt uacceptabelt.

Kongelundens Grundejerforening henviser til miljøvurderingen af plan for udvikling af Københavns Lufthavn, hvori der står



angivet, at området syd for Københavns Lufthavn, Kastrup, er rekreativt område. Grundejerforeningen bemærker, at det ikke er beskrevet, at deres lokalområde også består af Kongelundens Grundejerforening der omfatter området Kalvebodvej fra Skovvej til Sydvestpynten, Rosenlundsvej, Rosenlund Sidevej, Militærvej og rummer over 70 boliger og sommerhuse beliggende syd for lufthavnen; landzone med lav helårsbebyggelse - flere med rekreativt erhverv (rideskoler); sommerhusområdet Rosenlund består af helårsboliger og sommerhuse (rekreativt område); børnehuset Burlunden huser cirka 350 børn (5 udflytterbørnehaver); Natura 2000-område; EU-fuglereservat; og Naturpark Amager.

Kongelundens Grundejerforening oplyser, at de i de seneste 10 år har oplevet en øget støjpåvirkning af området på grund af ændret benyttelse (flymønster over området) samt flere flystarter og flylandinger, hvilket har medført, at starter og landinger ikke længere kun foregår midt over Kongelundsskoven, men nu landes og startes der over Kalvebodvej og ind over sommerhusområdet og børneinstitutionen Burlunden. Kongelundens Grundejerforening bemærker, at diagrammer over støjzonerne i vores område, på baggrund af 'beregnete oplysninger', hvor flyene benytter starter og landinger over Kongelundsskoven, er ikke retvisende, da man siden Emiratene med Airbus A380 fik tilladelse til en indflyvning over deres grundejerforening. Kongelundens Grundejerforening oplyser, at der blot er kommet flere starter og landinger i denne linje for hvert år, og nu bruges linjen flere gange dagligt og især om natten, hvorfor støjzonerne er misvisende og ligger længere mod syd.

Kongelundens Grundejerforening oplyser, at grundejerforeningens lydtryk ved øgede ankomster/landinger over området vil stige til et støjniveau langt over den af Miljøministeriet anbefalede grænseværdi.

Kongelundens Grundejerforening bemærker, at konsekvenserne af lovforslaget vil være, at især støjtrykket i sommerhusområdet vil blive mere end en 100 procent overskridelse af den vejledende grænseværdi for støj i sommerhusområder, hvilket på ingen måder kan accepteres af grundejerforeningen.

Kongelundens Grundejerforening bemærker, at de 28 helårsboliger i området også vil få et støjtryk på over max 80 dB i tidsrummet kl. 23.00-06.00, især ved brug af bane 4 L/R, hvor det blå område, jf. COWI's rapport: 'Miljøvurdering af plan for udvikling af Københavns Lufthavn', figur 7-6, side 50, vil trække sig længere mod syd.



Kongelundens Grundejerforening oplyser, at udvidelsen vil gøre området ubeboeligt, da man i hele sommerperioden ikke vil kunne have åbne døre og vinduer på grund af støj, og at støjforureningen vil blive opfulgt af klagemål til EU om manglende overholdelse af EU's støjdirektiv, da sommerhusområdet ganske enkelt vil miste sin rekreative funktion og værdi. Kongelundens Grundejerforening bemærker, at den øgede passagerfremgang på 1.869 starter og landinger pr. år bør opgøres på måneder, da det er af stor betydning, hvor mange ekstra starter og landinger, der er i sommerperioden april til oktober, hvor grundejerne opholder sig mere udendørs, og hvor støjen allerede i dag er stærkt generende.

Kongelundens Grundejerforening bemærker, at foreningen har bedt om at få opstillet en permanent støjmåler, men er blevet afvist med begrundelsen, at lufthavnen godt ved, at det støjer i vores lokalområde, og at lufthavnen ikke vil opsætte en permanent måler i et sommerhusområde. Foreningen bemærker, at her har man helt set bort fra de 28 eksisterende helårsboliger i lokalområdet.

Kongelundens Grundejerforeningen oplyser, at de i november/december måned 2019 fik en mobil støjmåler sat op på Kalvebodvej 247 og i sommerhusområdet på Rosenlundsvej, men at lufthavnen benægter, at det er flystøj på målingerne, men fortolker derimod, at det på den blinde vej skulle være biltrafikstøj og vindstøj. Kongelundens Grundejerforeningen bemærker, at målingen vel at mærke fortolkes af lufthavnen. Den mobile støjmåler var ifølge Kongelundens Grundejerforeningen også opstillet i sommerhusområdet på Rosenlundsvej, men Kongelundens Grundejerforening har stadig ikke modtaget et resultat efter 3 års venten.

Kongelundens Grundejerforeningen har ved sit høringssvar vedlagt Københavns Lufthavne A/S' "Støjrapport – Mobilmålestation – Kalvebodvej 247".

Kongelundens Grundejerforeningen ønsker en uvildig og langvarig støjmåling, især i sommerperioden, i sit område inden behandling af lovforslaget.

Kristina Blomfrø og Frank Holmkvist bemærker, at det med en udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, må forventes, at den ønskede kapacitetsforøgelse i flytrafikken vil intensivere den allerede eksisterende støj- og miljøbelastningen over hele døgnet, og dermed yderligere udfordre de ca. 200.000 borgere, der bor i tilknytning til lufthavnens driftsområde.



De bemærker, at allerede i dag opleves den praksis, at flyverne selv skal taxie ud fra standpladserne, som en vedvarende og unødigt ekstra støj- og miljøbelastning blandt borgere, der bor i tilknytning til lufthavnen, og at hvis den nuværende praksis fortsættes og intensiveres, må de forvente, at denne støj- og miljøbelastning vil forøges yderligere. Dette vil i deres perspektiv gøre den allerede pågående transport- og taxistøj uacceptabel – særligt hvis ønsket om øget cargoflyvninger skal intensiveres i nattetimerne, og støjgrænserne hæves for at imødekomme Københavns Lufthavne A/S' ønske om flere flyvninger.

Kristina Blomfrø og Frank Holmkvist bemærker, at hertil kommer den øgede mængde af dage med lugtgener fra flymotorernes udstødningsgasser og den heraf øget mængde af ultrafine partikler i indåndingsluften, som kan blive konsekvensen af Københavns Lufthavne A/S' ønske om en væsentlig øget passager-, transport- og flykapacitet. De bemærker, at denne forøgelse i flytrafikken på sigt også må forventes at påvirke folkesundheden for de borgere, der bor i de områder, der grænser op til lufthavnens driftsområde.

Kristina Blomfrø og Frank Holmkvist bemærker, at alle, der bosætter sig i nærheden af en lufthavn, ved, at der vil være støj og miljøudfordringer i forbindelse med driften af denne; men at Københavns Lufthavn, Kastrup, i modsætning til andre store lufthavne i Europa, ønsker miljømæssige dispensationer og samtidigt ser stort på WHO's anbefalinger for støjgrænser, oplever de som et udtryk for Københavns Lufthavne A/S' arrogance og manglende blik for, hvad der sker i det omkringliggende samfund, hvor regeringen, Folketingets øvrige partier og vi som borgere, hver på vores måde, arbejder for de klimamål, som der er opsat internationalt.

Lene Høj Larsen bemærker at have boet tæt på Københavns Lufthavn, Kastrup, siden 1982, og at de tydeligt har mærket den øgede partikelforurening. Lene Høj Larsen oplyser, at deres have-møbler bliver meget hurtigt snavset, og at der skal lægges ekstra kræfter i med rengøring. Hun oplyser også, at der ofte ligger et fedtet lag på overfladen og langs kanter af deres pool, og at de nu også generes af støj om natten, hvilket ikke er holdbart. Lene Høj Madsen bemærker, at hun bestemt ikke kan gå ind for en udvidelse af en i forvejen meget stor lufthavn.

Linda og Thorbjørn Johannessen udtrykker dyb bekymring over udvidelsesplanerne for Københavns Lufthavn, Kastrup, og mangel på undersøgelse af støj- og forurening og generel indflydelse på lokalområdet. De oplyser at bo på Vestamager, hvor situa-



tionen omkring Københavns Lufthavn, Kastrup, ifølge dem efterhånden er ulidelig, og at støj- og lugtgener er tiltaget meget kraftigt.

Linda og Thorbjørn Johannessen bemærker, at Københavns Lufthavne A/S efterhånden er i stand til at sende fly op med ca. ét minuts mellemrum, og at flyene har lydniveau på ca. 70db, og at mange har op til 90db rungende ned i beboelseskvartererne. De bemærker, at Københavns Lufthavne A/S ikke på nogen måde overholder støjgrænser, og at det er svært at se, hvordan en udvidelse skulle kunne bedre deres hensyntagen til naboerne. De henviser til WHO's støjgrænse på 58db, hvilket ikke overholdes på nogen måde med deraf skadelige helbredsmæssige konsekvenser.

Linda og Thorbjørn Johannessen bemærker, at når Københavns Lufthavne A/S er i stand til at afsende fly i den hastighed, kan de umuligt overholde de eksisterende støjgrænser, som måles meget uigennemsigtigt for almindelige borgere.

Linda og Thorbjørn Johannessen oplyser, at der derudover er kraftigt nedfald af sort fedtet belægning, som er både på vinduer og på borde og henviser til vedlagt fotodokumentation.

Linda og Thorbjørn Johannessen bemærker, at der derudover er natflyvninger med det mest larmende flytyper, der overhovedet kan opdrives. De oplyser endvidere, at kraftige lugtgener af flybenzin eller udstødning også er voldsomt fremkommende, og at det drejer sig om hele området omkring Københavns Lufthavn, Kastrup, og at det flere steder er så kraftigt, at man kan smage det.

Linda og Thorbjørn Johannessen føler sig som borgere taget som gidsel af Københavns Lufthavne A/S, da der ikke er støjmålinger eller partikelmålinger i deres område, mens der heller ikke er nogen, der fører tilsyn med Københavns Lufthavne A/S' ageren i lokalområdet. De oplever, at man som borger er sat i et slags "wild west", hvor det er tilladt, at Københavns Lufthavne A/S agerer, som de vil.

Linda og Thorbjørn Johannessen bemærker desuden, at alle Københavns Lufthavne A/S' støjmålere står strategisk rigtigt, så der er mange blinde vinkler imod beboelseområderne, og at det desuden ikke vides, om der forefindes partikelmålere. De bemærker, at der i det hele taget mangler en ordentlig uvildig undersøgelse af skadelige indvirkning af Københavns Lufthavn, Kastrup.



Line Huusom bemærker, at de er en familie på fem, som bor i postnummer 2300 og er meget imod den planlagte udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup. Line Huusom angiver en række grunde til dette med henvisning til en række relevante links.

Line Huusom bemærker, at de lokalt ikke oplever, at de nuværende støjgrænser for lufthavnen overholdes - på trods af hvad lufthavnen selv dokumenterer i deres rapport "Årsrapport 2021 Flystøj i København Lufthavn". Line Huusom bemærker, at de flere gange har indsendt klager over støj, hvor de har målt støjniveauer over grænseværdier, og at lufthavnens målemetoder er baseret på gennemsnit af et døgn og ikke aktuelle målinger, f.eks. pr. time, hvilket ikke giver et retvisende billede af det støjniveau, de oplever lokalt.

Line Huusom bemærker endvidere, at de ikke kan forstå, at Københavns Lufthavne A/S ikke skal overholde WHO's grænser for støj fra lufthavne (45 dB), når der er dokumenteret sundhedsskadelige effekt af for høje lydniveauer. Line Huusom henviser til, at en lang række studier har vist, at trafikstøj påvirker menneskers helbred negativt (her tænkes på iskæmiske hjertesygdomme, karsygdomme i hjernen og blodtryksforhøjelse), hvorfor det medfører omkostninger for samfundet bl.a. på grund af for tidlig død, tabt livskvalitet og øgede udgifter i sundhedsvæsenet i form af udgifter til medicin, lægebehandling og hospitalsindlæggelser. Line Huusom bemærker endvidere, at trafikstøj ligeledes påvirker boligejere negativt, og at trafikstøjens direkte omkostninger betales af boligejerne, idet støjbelastede boliger oplever et værditab på boligen. Line Huusom henviser endvidere til, at kommuner og regioner betaler for behandling af sygdomstilfældene, og at samfundet mister arbejdsindtægter på grund af fravær ved sygdom.

Line Huusom henviser til, at gener af støj især gør sig gældende om natten ifølge miljøministeriet: "*Støj har således sundhedsskadelige virkninger på mennesker og kan ved længere tids påvirkning føre til egentlige helbredseffekter. Især støj om natten vurderes som skadelig, da støj om natten kan gøre det vanskeligere at falde i søvn, give dårligere søvnkvalitet, forstyrre søvnen og medføre for tidlig vækning*", hvorfor natflyvninger fra lufthavnen klart vil forringe deres livskvalitet og potentielt deres og deres børns helbred

Line Huusom oplyser også, at de bor med små børn tæt på lufthavnen og er meget bekymrede for de sundhedsskadelige effekter af de ultrafine partikler fra flytrafikken. Hun bemærker, at de ofte kan lugte jet-fuel i luften omkring deres bolig, skolen og børnenes institutioner, hvilket gør dem meget bekymrede. Line Huusom bemærker, at når flytrafikken øges markant, øges koncentrationen af de



skadelige partikler også, og med så høje niveauer allerede i dag (på niveau med HC. Andersens Boulevard, som allerede oversteg grænseværdierne i 2018, vil forureningen i deres område blive det mest forurenede område i København.

Line Huusom bemærker, at når man udvider lufthavnens kapacitet med minimum 40 procent på passagertrafikken og samtidig zoomer ind på den stigende luftforurening fra 2015 til 2019 med henvisning til datamateriale, kigges der ifølge hende potentielt ind i en massiv stigning i luftforureningen på tværs CO, THC, Nox og SOx. Line Huusom påpeger herudover, at tal for luftforureningen fra lufthavnen kun er baseret på to målestationer (øst og vest), hvor man må henvise til følgende kommentar fra Årsrapporten "Luftkvalitetsmålinger i Københavns Lufthavn 2021: *"Hertil kommer at lufthavnen er anlagt nær et stort byområde med en relativt høj egenforurening, som delvis maskerer lufthavnens eventuelle bidrag."* Line Huusom bemærker, at der også bør opsættes yderligere målestationer i nord og syd for at dokumentere effekten af luftforureningen.

Line Huusom bemærker dernæst, at det er foruroligende, at der ikke arbejdes mere med at inkludere borgere i sådanne udvidelsesprocesser, hvor der fra regeringens side peges på Luftfartsloven § 57, stk. 2, nr. 6, om Københavns Lufthavne A/S' forpligtelser til at sikre den nødvendige kapacitet med hensyn til afvikling af lufttrafik. Line Huusom bemærker, at især når Københavns Lufthavne A/S' egne tal angiver, at passagertilvæksten sker blandt transitpassagerer og ikke blandt de øvrige passagerer. Dette retfærdiggør ifølge Line Huusom ikke den manglende dialog og borgerinddragelse i forhold til, hvordan udvidelserne skal gennemføres og hvilke miljø- og borgerhensyn, der skal skrives ind i vilkårene, som er et grundvilkår, når man taler om andre store anlægsprojekter som f.eks. Lynetteholmen. Line Huusom finder endvidere, at det er meget foruroligende, at der ikke svares på indsendte klager over støj og luftforurening omkring lufttrafikken fra Københavns Lufthavn, Kastrup. Hun oplyser at have indsendt fem klager gennem det sidste år, og at hun ikke har hørt noget om, hvordan denne klage behandles eller status på den, og at hun desuden ikke har fået (auto)svar fra København Lufthavn på den seneste indsendte klage. Sidst men ikke mindst bemærker Line Huusom at få det indtryk, at antallet af klager er faldet, når Københavns Lufthavne A/S selv skriver, at der i alt var 824 støjklager i 2021 – et fald på 36 procent i forhold til i 2020, som er en logisk konsekvens af, at der på grund af covid-19-pandemien nærmest ingen fly lettede eller landede.



Line Huusoms høringsvar bakkes i sin helhed op af **Søren S. Nielsen**.

Lise Holm oplyser, at på et nabomøde om udviklingsplanerne, afholdt den 7. februar 2023, har Københavns Lufthavne A/S oplyst om og forklaret, hvad der mere konkret ønskes ændret, hvilket bl.a. er ønsket om at bygge større flystandpladser ved terminalerne og udvide terminalområdet, da der her ønskes større standpladser til de nye større fly, ligesom der ønskes flere standpladser, cirka dobbelt så mange. Hun henviser til, at dette ønskes etableret i den nordvestlige del af lufthavnen, dvs. den del af lufthavnen, der er allertættest på Kastrup By, skoler, børneinstitutioner, sportsanlæg m.v. Hun henviser til, at når flyene skal dreje ind og ud fra standpladserne, bruges meget flybrændstof, og at det efter det af Københavns Lufthavne A/S oplyste, er det faktisk her – når de mange tons tunge fly skal dreje rundt – at flyene bruger allermest brændstof, og der udledes flest partikler.

Lise Holm bemærker, at som det er i dag, er det slemt nok at være nabo til lufthavnen, og at der er dage, hvor luften lugter så meget af flydiesel, at udluftning må undlades, og døre og vinduer holdes lukket. Hun bemærker, at der de dage heller ingen leg eller ophold er i haven.

Lise Holm bemærker, at en udvidelse af standpladser allertættest på Kastrup By, alt andet lige vil forværre situationen, da det jo netop er ved standpladserne, at flyene bruger allermest brændstof og udleder flest partikler. Det undrer derfor hende, at man i forbindelse med udviklingen af Københavns Lufthavn, Kastrup, ikke har større fokus på luftforurening og sundhedsskadelige effekter. Lise Holm bemærker, at standpladserne i forbindelse med udvidelsen bør flyttes til det modsatte hjørne af lufthavnen, så dieseldampene og partiklerne kan blæse ud over Øresund og ikke ind over Kastrup By, skoler, børneinstitutioner, sportsanlæg m.v.

Lise Holm bemærker, at Københavns Lufthavne A/S selv foretager målinger af luftkvalitet inden for hegnet, dog ikke på de ultrafine partikler, som anses som de mest sundhedsskadelige. Hun bemærker, at Tårnby Kommune og miljømyndighederne efter det oplyste ingen former for målinger foretager uden for hegnet, hvorfor det ikke vides, hvordan luftkvaliteten er i Kastrup By. Hun bemærker, at efter det oplyste havde Tårnby Kommune overvejelser om at lave målinger af luftkvaliteten nær børneinstitutioner, men at det blev sat på stand by, hvorfor der på nuværende tidspunkt ikke ses gjort noget for at sikre – endsiges overvåge – luftkvaliteten, selvom der er



skoler, børneinstitutioner, sportsarealer og naboer klos op ad lufthavnen.

Lise Holm oplyser, at der i Københavns Kommune er etableret et varslingsystem med hensyn til luftkvalitet, og at der sidder målere forskellige steder, bl.a. på Backersvej, ikke så langt fra Kastrup By. Hun bemærker, at der er dage, hvor der varsles om, at luftkvaliteten er så dårlig, at astmatikere bør holde sig indendørs, men at man i Tårnby Kommune så vidt vides ikke har noget lignende, til trods for at lufthavnen er endnu tættere på.

Lise Holm bemærker, at det kan undre meget, at der ikke foretages målinger af luftkvaliteten uden for lufthavnen, og hun spørger til, hvordan myndighederne vil sikre, at grænseværdierne for luftforurening overholdes, og at naboer og børn i skoler og institutioner tæt på lufthavnen ikke bliver syge på grund af forureningen fra lufthavnen.

Lonni Nordstrand bemærker, at hun siger nej til mere støj og luftforurening i Tårnby, Dragør og København. Hun bemærker, at lufthavnen skal overholde WHO's grænser for støj, og at der skal tænkes på miljøet med hensyn til luftforurening, og at der ikke kun skal tænkes i penge.

Louise Spanget beder om, at der udvises respekt for lufthavnens nære naboer og alle i byen omkring lufthavnen og om at fri dem for mere støj, partikelforurening og fortsat kortsigtet, kommerciel tissen i bukserne.

Mads Bonde Clausen bemærker, at han som borger i Danmark og bosiddende på Amager med to børn er stærkt bekymret over den planlagte udvikling og kapacitetsudvidelse i Københavns Lufthavn, Kastrup, af en række årsager. Han bemærker, at udvidelsen kan medføre markant stigning i luftforurening, hvormed der er øget risiko for kræft og hjertekarsygdomme som følge af den stigende forurening.

Mads Bonde Clausen bemærker, at udvidelsen kan medføre markant stigning i støjforurening og en yderligere overskridelse af WHO's anbefaling vedrørende støj fra lufthavne. Han bemærker, at støjgrænser om natten udvides af Københavns Lufthavne A/S for at sikre udvidelsen af lufthavnen og forøgelse af flyvning med støjende fragtfly. Han påpeger, at moderne fly muligvis støjer mindre, men hvis der flyves dobbelt så meget, så vil det stadig være en massiv forøgelse af det samlede støjniveau.



Mads Bonde Clausen bemærker også, at det er uklart og ikke kommunikeret fra hverken lufthavnen eller myndighedernes side, hvad den sundhedsmæssige effekt af lufthavnsudvidelsen vil blive.

Mads Bonde Clausen finder det endvidere uklart, hvorfor Københavns Lufthavn, Kastrup, overhovedet skal udvides. Han påpeger, at argumenterne for at udvide Københavns Lufthavn, Kastrup, ikke er velbegrundede, og at forventningerne til det fremtidige kapacitetsbehov i lufthavnen fremstår urealistiske og derfor må opdateres. Dette med henvisning til, at lufthavnens største flyselskab, SAS, er i dyb krise primært på grund af faldende passagertal. Mads Bonde Clausen bemærker, at internationale undersøgelser viser, at antallet af flypassagerer i verden fortsat vil være lavt i de kommende år, og at forretningsrejsende nedbringer deres rejseaktiviteter, da fysiske møder kan erstattes af virtuelle møder, så rejsetrafik undgås, mens inflation reducerer midlerne til rejseaktiviteter i befolkningerne.

Mads Bonde Clausen peger også på, at der fra Københavns Lufthavne A/S tidligere er nævnt et ønske om at kunne understøtte e-handelsvirksomheder som bl.a. Amazon og Alibaba, hvilket strider mod regeringens bekymringer for techgiganters forretninger i Danmark. Han bemærker, at en understøttelse af Amazons forretningsmuligheder kan styrke tendensen til butiksdød i Danmark, når butikshandel erstattes af e-handel.

Mads Bonde Clausen peger også på, at i forbindelse med udvidelsen af Københavns Lufthavn, Kastrup, forventes jobskabelse, men at Danmark mangler arbejdskraft, så det er uklart, hvordan jobbene skal besættes. Han peger på, at hvis de besættes af dansk arbejdskraft, vil disse personer i så fald mangle i andre sektorer.

Mads Bonde Clausen bemærker, at en udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, der understøtter den nuværende kapacitet og nedbringer støj og forurening er fornuftig, men at en udvikling og fordobling af kapaciteten er uacceptabel og irrelevant.

Mads Caspersen oplyser at bo i den nordvestlige ende af Københavns Lufthavn, Kastrup, og bemærker, at det ud fra lovforslaget ser det ud til, at man vil stoppe med at lande og lette fra denne ende af lufthavnen, men at der til gengæld kan være støjgener, da arealet så i stedet vil bruges til at opbevare fly. Mads Caspersen spørger, om der er nogen garantier i lovforslaget for at støj- og luftforurening ikke vil stige i Kastrup som en del af udvidelsen.



Mads Nyborg bemærker, at han er bekymret for de negative konsekvenser, som denne udvidelse kan have på vores miljø og befolkning. Han bemærker, at støj- og luftforurening allerede er et stort problem i Københavnsområdet, at og en udvidelse af lufthavnen kun vil forværre situationen yderligere og henviser til, at det er videnskabeligt bevist, at stigende støj og luftforurening kan have alvorlige konsekvenser for menneskers sundhed og trivsel, herunder risikoen for kræft og hjertekarsygdomme.

Mads Nyborg er særligt bekymret for det problematiske i at ændre støjgrænserne, især om natten og henviser til, at det er velkendt, at søvn er vigtig for menneskers helbred og velvære, og at støj om natten kan forårsage søvnforstyrrelser og andre negative helbreds-effekter. Han bemærker, at WHO's støjgrænser ikke overholdes i dag, hvilket betyder, at skoler og borgere generelt udsættes for støj og luftforurening på et niveau, der overstiger de anbefalede grænser.

Mads Nyborg bemærker endvidere, at der er risikoen for flere ultrafine partikler i luften med tilhørende risiko for kræft og hjertekarsygdomme i befolkningen, da disse partikler kan trænge dybt ind i vores lunger og skade vores helbred, og en udvidelse af lufthavnen vil sandsynligvis føre til en stigning i deres niveauer.

Mads Nyborg mener, at det er af afgørende betydning at tage hensyn til disse bekymringer og afvise forslaget om at udvide Københavns Lufthavn, Kastrup, og at vi skal tage ansvar for vores miljø og vores sundhed, hvilket inkluderer at begrænse støj- og luftforurening i vores by.

Maria Lyngsø Hougaard bemærker, at hun bor på Amager, og at det bekymrer hende med udvidelsen af lufthavnen. Hun oplyser, at de er rigtig mange børnefamilier på øen og spørger i den forbindelse til, om deres børn skal vokse op i en endnu værre luftforurening, med støj og med ultrafine partikler, der øger risikoen for kræft. Maria Lyngsø Hougaard henviser til, at der er mange skoler, institutioner og boligområder og påpeger, at lufthavnen ligger i et tæt befolket boligområde, hvorfor hun mener, at man er nødt til at tage hensyn til det, hvilket giver sine begrænsninger for lufthavnens størrelse. Hun mener derfor, det er meget uforsvarligt at udvide lufthavnen.

Marianne Wiltrup bemærker, at det er en meget dårlig idé at udvide Københavns Lufthavn, Kastrup, fordi det øger støjbelastningen på det meste af Amager, dels under udbygningen og dels



ved mertrafik af fly senere, og det øger luftforureningen med brændstoftpartikler fra fly.

Maria Sørensen bemærker, at hun bor med sin familie i Kastrup cirka 1,5 kilometer fra Københavns Lufthavn, Kastrup, og at hendes børn går i skole, klub og til idræt i lufthavnens umiddelbare nærhed. Hun henviser til, at motion skulle være så sundt, men at hun ikke er sikker på, at de cirka syv timer om ugen hendes søn spiller fodbold på banerne i Kastrup og Tårnby er særlig sunde – der lugter ofte af diesel, og støjen er voldsom.

Maria Sørensen bemærker, at hun synes, der mangler viden om og kontrol med lufthavnens miljø- og sundhedspåvirkning og peger på, at det er lufthavnen selv, der finansierer monitoreringen af sin egen miljøpåvirkning. Hun bemærker, at støj beregnes ud fra matematiske modeller, og at resultaterne ligger langt fra den oplevelse hun og hendes naboer har, mens der i modelberegningerne ikke tages højde for, at der også ligger en motorvej lige ved siden af, og at det kan godt være, det er forskellige støjkluder, når det gælder grænseværdier og hvilke myndigheder, der skal lave beregningerne, men for beboere akkumuleres støjen til ét samlet støjtæppe. Hun bemærker, at når det gælder luftforurening, så er der slet ikke grænseværdier og løbende målinger af de ultrafine partikler, som er et dokumenteret problem i og omkring lufthavnen.

Maria Sørensen bemærker, at det skaber utryghed omkring at være nabo til lufthavnen, og at det med lovforslaget, der skaber rammerne for at øge aktiviteten i lufthavnen til det dobbelte, bliver dobbelt så utrygt.

Maria Sørensen henviser til, at det fremgår af diverse planer og dokumenter fra Københavns Lufthavn A/S, at den vækst, der via loven skal skabes kapacitet til, vil forøge passagerflyvninger til det dobbelte, men at fragtflyvninger også skal vækste. Hun bemærker, at det tydeliggøres både med beslutningen om at etablere DHL's nordeuropæisk hub i Københavns Lufthavn, Kastrup, (et ønske om at femdoble DHL's fragtkapacitet) og med investeringen i projektet Airport Business Park (et ønske om at fordoble den nuværende fragtkapacitet fra 5000.000 til 1.000.000 tons luftfragt årligt). Hun bemærker, at fragtflyvningerne er et særskilt problem for beboere på Amager, da de oftest foregår om natten og i ældre, mere støjende og forurenende fly.

Maria Sørensen bemærker, at fragtflyvningerne samtidigt skaber en masse godstransport til og fra lufthavnen, mens væksten i passagerflyvninger skaber øget biltrafik i området, og at omkring en



tredjedel af alle passagerer ikke ankommer til lufthavnen med kollektiv trafik. Hun bemærker, at det betyder, at den vækst i lufthavnen, som lovforslaget muliggør, også giver øget trafik i lokalområdet.

Endvidere bemærker Maria Sørensen, at lovforslaget peger på, at der skal indrettes nye standpladser til passagerflyvninger i det område, hvor der i umiddelbar nærhed ligger udendørs fritidsfaciliteter, skoler og dagtilbud. Hun finder, at det virker uigennemtænkt at øge aktiviteten i det område, og at det bør undersøges, om standpladserne kan placeres ud mod Øresund, hvor der ikke er børne-, skole- og fritidsinstitutioner i den umiddelbare nærhed. Hun bemærker, at der må sørges for, at det særligt undersøges, hvilken udledning flyene skaber, når de står i tomgang på standpladserne, og når de taxies rundt fra standplads til banerne.

Maria Sørensen bemærker i forhold til støj, at de har boet i Kastrup i 15 år og har oplevet en markant stigende støjpåvirkning de senere år, bortset fra i covid-19-årene. Hun bemærker, at godt nok er det enkelte fly generelt blevet mere støjsvagt, men at afgangsfrekvensen er øget markant i dagtimerne og stærkt stigende i nattetimerne på grund af den øgede fragtflyvning, og at de derudover oplever mere og mere støj fra landjorden, når flyene venter, taxakører og/eller motorafprøver. Hun henviser til, at ny viden påviser, at støj er meget sundhedsskadeligt, og at der i Danmark også er stigende opmærksomhed på f.eks. trafikstøj, overdækning af motorveje osv., men at miljø- og sundhedsmyndighederne ikke har ændret i tilgangen til støj fra Københavns Lufthavn. Hun henviser til, at flyene f.eks. fortsat må larme 80 db om natten, mens der ikke er en absolut støjgrænse pr. fly i dagtimerne. Hun oplyser, at det særligt er fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten, hvilket forstyrrer nattesøvnen. Hun oplyser, at de f.eks. aldrig mulighed for at sove med åbne vinduer på en varm sommerdag, hvis vinden kommer fra syd-vest, og at deres datter altid sover med ørepropper og naturligvis med lukkede vinduer.

Maria Sørensen henviser til, at på de nabomøder, Københavns Lufthavne A/S har afholdt, påpeger de gang på gang, at de vil overholde støjgrænserne, selv hvis de vækster, men at støjgrænserne er meget høje, og lufthavnen ligger for nuværende langt under de grænser, som blev lavet i 80'erne. Hun bemærker, at de derfor må påregne en stor stigning i støj, hvis lufthavnens vækst giver støj helt op til grænseværdien.



Maria Sørensen henviser til, at det påpeges i bemærkningerne til lovforslaget, at fly i fremtiden vil udlede mindre støj og færre partikler, mens der ikke i loven stilles krav om, at væksten i lufthavnen kun kan ske i takt med, at støj og forurening reduceres. Hun bemærker, at da alle udviklinger i Københavns Lufthavn for nuværende foregår på markedsvilkår, vil der kun ske en udskiftning af mere miljø- og sundhedsrigtige fly, hvis det kan betale sig for lufthavnen og flyselskaberne. Hun finder, at myndighederne derfor gennem krav og overvågning må sikre, at det reelt er de nye og mere miljørigtige fly, som kommer til at flyve fra Københavns Lufthavn, hvis en aktivitetsforøgelse skal accepteres. Hun mener, at krav om lavere støjgrænser og lavere partikelgrænser både pr. fly og samlet set bør være en del af lovforslaget fra starten.

Matthias Kisch bemærker, at han klokken lidt i 6 om morgenen en lørdag lå og overvejede, om han skulle lave et høringssvar i forhold udvidelsen af Københavns Lufthavn, Kastrup, alt imens det summer i baggrunden, og denne lyd stiger og falder igen. Matthias Kisch bemærker, at det er et fly, han ved ikke, hvor skal hen på dette tidspunkt, men det sætter tanker i gang om udlængsel, ferie, oplevelser, men det kan også høres, hver dag og nogle dage mere end andre. Matthias Kisch bemærker, at en udvidelse har betydning for Amager på godt og ondt, og at han som 4. generation i sin familie på Amager og hans børn som 5. generation har lufthavnen i mange år også påvirket ham og hans familie.

Matthias Kisch oplyser at have boet under indflyvningen til tværbanen, som har været benyttet, når vinden har været hård fra øst og bemærker, at tværbanen er en del af hans opvækst. Han bemærker, at han på mange måder har et nostalgisk syn på baggrundsstøjen fra lufthavnen, den minder ham om, hvor han er; hjemme på sit og vores Amager. Men en udvidelse har ifølge Matthias Kisch konsekvenser; konsekvenser, vi lærer, ikke bare påvirker miljøet, men også mennesker, og at det er støj, og det er miljøet og vores sundhed. Han viser til, at det er hans børns fremtid, der påvirkes; at de også er her og indånder den samme luft og lytter til den samme støj. For deres skyld vil Matthias Kisch opfordre til, at man ikke kun tænker økonomi og vækst, og hvad der er godt for lufthavnen, men også hvad der er godt for menneskene og familier, der bor omkring lufthavnen, hvorfor han opfordrer til, at man tænker i begrænsning af støj og forurening.

Matthias Kisch bemærker, at støjen må holdes til dagtimerne og ikke skal øges ved at lempe på grænseværdier, og at man også må tænke støj på en anden måde end bare et gennemsnit over en tids-



periode, fordi støj opleves i nuet. Matthias Kisch bemærker, at vores ører og hjerner ikke laver et gennemsnit, når den skal vurdere, om noget larmer og støjer, så er det den umiddelbare støj i nuet, vi oplever, og som skal begrænses. Han bemærker, at det lige så om natten, hvor andre støjkilder i baggrundskludetæppet forsvinder. Matthias Kisch mener, at natten bør være hellig i forhold til støj og afslapning og ikke gennembrydes af øjeblikke af ekstrem larm fra fragtfly, der lander og letter.

Matthias Kisch bemærker, at han ved, at mange høringer opleves som skinprocesser, hvor resultatet er givet på forhånd, men han vil alligevel afgive sit høringsbrev, der ikke har forholdt sig til de konkrete tal eller lufthavnens fysiske forhold de ønsker, og opfordre til, at man kigger på de grænseværdier, der er for støj og forurening, måske etablere yderligere målestationer og gentænker, om man kan lave støjgrænserne på en måde, der tilgodeser naboer, som oplever støjen i øjeblikket og ikke i regnearket som et gennemsnit.

Maya Arffmann bemærker, at hun har boet forskellige steder på Amager i 23 år og i de seneste år – med kulmination lige før covid-19 brød ud – har oplevet en markant stigning i støj- og lugtgener fra Københavns Lufthavn, Kastrup. Hun oplyser, at covid-19 satte en midlertidig stopper for generne, men at de nu desværre er ved at komme tilbage.

Maya Arffmann oplyser, at de er en gruppe borgere, der med borgergruppen *CPH uden udvidelse* gennem flere år har forsøgt at komme i dialog med Københavns Lufthavne A/S om deres udvidelsesplaner, og at det trods dialog på overfladen aldrig er lykkedes dem at få svar på centrale spørgsmål om, hvad udvidelsen betyder i forhold til en stigning i støj- og lugtgener. Det er ikke Maya Arffmanns oplevelse, at der på nogen måde foreligger dokumentation for, at der ikke kommer en forøgelse af støj og lugtgener og øget luftforurening med ultrafine partikler.

Maya Arffmann spørger, hvad Københavns Lufthavne A/S gør for at mindske generne for de mange, mange tusinde borgere, institutioner og virksomheder, som bor på Amager. Hun oplyser, at hun ikke er imod en forøgelse af kapaciteten i lufthavnen og er fuldstændig på det rene med, at Københavns Lufthavn, Kastrup, er en kæmpe virksomhed med en masse medarbejdere og en vigtig brik i den danske økonomi, men at politikerne som det mindste kan gøre i forbindelse med udvidelsen er at stille krav om, at der støjafskærmes/støjreduceres, og at omfanget af ultrafine partikler mindskes, begge dele af sundhedsmæssige hensyn.



Merete Greniman bemærker, at hun bor i Kolding og har en søn og to børnebørn, som bor i Kastrup ca. 1.5 kilometer i fugleflugtslinje fra Københavns Lufthavn, Kastrup. Hun oplyser, at hun ofte er på besøg i Kastrup, og at hun et par gange har oplevet en kraftig dunst af flybrændstof fra lufthavnen, hvilket hun finder bekymrende i forhold til, hvad det gør ved familiens sundhed – særligt for hendes børnebørns vedkommende, som går i daginstitutioner, som ligger tæt på lufthavnen.

Merete Greniman bemærker, at hun ikke kan forstå, at politikerne og myndighederne tillader, at der fortsat sker en stigning i antal flyvninger, uden at der igangsættes en ordentlig undersøgelse af luft- og støjforurening på Amager, og om der er flere børn og voksne end i resten af Danmark, som bliver syge. Hun henviser til, at der i medierne er mange eksempler på forurening, som skader helbredet både på kort og lang sigt, og fører til dødsfald – PFAS, som det seneste eksempel. Merete Greniman mener, at dette burde lede til mere forsigtighed fra politikernes side, sådan at tvivlen kommer borgerne til gode, og at det burde betyde, at luft- og støjforureningen fra lufthavnen undersøges til bunds, inden en yderligere stigning i antal flyvninger sker.

Mette Bøttiger bemærker, at hun og hendes familie er meget bekymret for den voksende støj og ikke mindst den kommende sundhedsskadelige forurening, når Københavns Lufthavn, Kastrup, udbygges. Mette Bøttiger spørger til, hvem der undersøger, hvor mange mennesker der vil blive syge og dø af den stigende luftforurening, og hvad man har gjort sig af overvejelser i forhold til konsekvenserne af luftforureningen.

Mette Knudsen henviser til, at der i 2022 var 22 millioner passagerer i Københavns Lufthavn, Kastrup, og at der med udvidelsen vil ske en kapacitetsstigning til 40 mio. med mulighed for at udvide til 60 millioner. Dette henviser Mette Knudsen til at forventes at ville føre til en markant stigning i støj- og luftforureningen. Mette Knudsen henviser endvidere til, at for at kunne gennemføre udvidelsen af Københavns Lufthavn, Kastrup, skal de nuværende støjregler lempes, f.eks. grænsen på 80 db i tidsrummet 23.00-06.00, der ændres i forbindelse med udvidelsen.

Mette Knudsen bemærker endvidere, at forureningen med ultrafine partikler i området omkring Københavns Lufthavn, Kastrup, ifølge målinger er større end Rådhuspladsen. Mette Knudsen henviser i den forbindelse til, at ultrafine partikler er de mest sundhedsskadelige, og at de bl.a. øger risikoen for hjertekarsygdomme og kræft. Mette Knudsen påpeger endvidere, at der er få hundrede



meter fra Københavns Lufthavns start- og landingsbaner til sportsfaciliteter, institutioner og skoler, hvor børn og unge udsættes for luftforurening.

Michael Anslev bemærker, at han synes, det er helt uacceptabelt at give Københavns Lufthavne A/S tilladelse til udvidet aktivitet, da det giver forhøjet miljøbelastning i form af bl.a. støj og ultrafine partikler.

Michael Blak bemærker, at de over de seneste år har oplevet stærk støj fra lufthavnen, som er stærk tiltagende, og at det også om natten er stærkt forøget. Michael Blak bemærker også, at der har været utrolig meget lugt af fuel fra Københavns Lufthavn, Kastrup, stærkt tiltagende over de sidste år, og at de er utroligt bange for denne lugt, da det umuligt kan være sundt.

Michael Blak påpeger, at målinger må og skal være fyldestgørende, og at det ikke hjælper at lave disse målinger, når vinden er modsat af opsat hardware. Michael Blak bemærker, at det er det samme med støj, da det ikke kan være rigtigt at bruge gennemsnitlige målinger, når man er vågnet gentagende gange over natten, når gamle og nye fly letter og lander. Han bemærker, at flyenes støj er stærkt forøget, hvormed nattesøvnen ødelægges.

Michael Blak bemærker afslutningsvis, at skoler og idrætsanlæg ligger op ad lufthavnen, hvorfor man burde tænke på befolkningen, som bor i og bruger områderne omkring lufthavnen og ikke på kolde kontanter.

Michael Jensen bemærker, at han gennem de seneste 20 år har oplevet en stigning i støjpåvirkningerne af sin bolig, selvom Københavns Lufthavne A/S påstår det modsatte. Michael Jensen oplyser, at han med en stigning af landinger og starter over området ikke kunne føre en samtale i sin have. Han oplyser endvidere, at flymønstret inden for de seneste år har ændret sig, idet man bruger andre linjer, hvor man overflyver hans helårsbolig, især om natten. Michael Jensen mener derfor, at der inden en vedtagelse af lovforslaget bør opstilles permanent støjmåler i området, da det er det eneste område uden fast måler, og oplevelserne herude er en anden end den i Københavns Lufthavne A/S' beregnede støjbelastning.

Michael Vestergaard bemærker, at han som borger i Kastrup er imod udvidelsen af lufthavnen og konstaterer, at den støjer og sviner allerede rigeligt i forvejen. Michael Vestergaard bemærker, at



lufthavnens eksistens fornemmes mere eller mindre konstant gennem brændstoflugt og støjniveau, og tanken om, at dét kun vil blive værre end det allerede er, tiltaler ham ikke.

Michael Wieland bemærker, at han har hørt, at de lokale miljøkonsekvenser ikke er ordentligt behandlet i lovforslaget, hvilket han ikke håber er rigtigt, da han mener, at kortene skal på bordet med hensyn til miljøkonsekvenserne, så alle har konkrete resultater at forholde sig til, inden en så vigtig beslutning om yderligere udvidelse af Københavns Lufthavn i Kastrup tages. Michael Wieland påpeger endvidere, at der oftere og oftere lugter af flyverdiesel fra lufthavnen og henviser til, at der ikke er nogen, der er i tvivl om, at det er sundhedsskadeligt. Han kalder det helt uacceptabelt, og henviser til, at ultrafine diesel- og flyverbenzinpartikler kan påvirke de omkringliggende miljøer og skabe alvorlige sygdomsproblemer.

Morten Bak McKenna bemærker, at han er bekymret for luftkvaliteten på Amager ved en udvidelse af lufthavnen. Han spørger til, hvordan det kan accepteres, at en del af København får øget risiko for kræft og hjertekarsygdomme, og han kan som beboer på Amager ikke acceptere en udvidelse uden denne risikoforøgelse elimineres.

Morten K. Seligmann bemærker, at børnene i Kastrup, Dragør og Tårnby ved, hvordan jetfuel smager. Han er derfor stærkt bekymret over risikoen for flere store fly tættere på sit hjem, børnehaver, vuggestuer og skoler. Morten K. Seligmann bemærker, at der er brug for mere viden og intelligente beslutninger for fremtiden, og ikke mere jetfuel i deres lunger, som kan blive konsekvenserne af dette lovforslag.

Nanette Bang Mogensen spørger, om man i forbindelse med udvidelsen af Københavns Lufthavn, Kastrup, har foretaget nogen indsamling af sygdomsudvikling på Amager i forhold til eksempelvis forekomsten af lungekræft sammenholdt med resten af landet.

Nicolai Matz bemærker, at de bor i Dragør og er meget bekymrede over udvidelsesplanerne, som de siger nej tak til. Nicolai Matz oplyser, at støjen er steget voldsomt de seneste år, og at de udtjente maskiner, som især fragtfirmaer bruger, støjer mere og nu også om natten, og at det er oftere og oftere, at de decideret kan lugte aviation fuel i Dragør Gamle By, hvormed et af de mest cancer-fremkaldende elementer i et moderne samfund dagligt bliver sprayet ud over flere folkeskoler og børnehaver. Nicolai Matz spørger, hvem



der vil stå til ansvar for det om 5-10-20 år, når cancer-forekomsterne eksploderer.

Nicolaj Hansen bemærker, at det er naboerne til lufthavnen, der især oplever støjbelastninger og luftforurening fra Københavns Lufthavn, Kastrup. Nicolaj Hansen bemærker, at det er tydeligt, at dele af Amager bliver massivt støjbelastet alt efter vindretning, og at han oplever, at området især bliver støjplaget, når vindretningen er fra syd, sydøst eller øst. Nicolaj Hansen oplyser, at støjbelastningen i perioder kan være så massiv, at han som beboer ikke kan holde ud at sidde i sin egen have alt efter vindretningen, hvorfor det er bekymrende, at der planlægges massiv udvidelse af lufthavnen, hvor blandt andet terminalområdet i den nordvestlige del af lufthavnen mod Amager Landevej skal udvides. Han henviser ligeledes til studier, som påpeger konsekvenserne af støj, herunder en øget risiko for hjerte-/karsygdomme, demens og kræft.

Nicolaj Hansen henviser til, at der på Amager er mange børn, som lever deres hverdag i et til tider støjplaget og luftforureningsplaget miljø, og han er uforstående overfor, hvordan et politisk fokus ikke er på at fremme borgernes trivsel og sundhed, og hvorfor børns sundhed ikke tages seriøst.

Nicolaj Hansen finder det tankevækkende, at der på nuværende tidspunkt ikke er lavet effektive støjhegn med et korrekt anvendt materiale, som kan absorbere støjen eller forhindre støjudbredelsen på Amager og påpeger, at der mangler effektive støjvolde flere steder omkring lufthavnen. Han mener, der skal være massive og effektive støjvolde, som forhindrer støjudbredelsen i nærmiljøet og boligområderne, hvor der bor mange børnefamilier. Han mener endvidere, der skal udvikles og bruges teknologi, som forhindrer støjudbredelse og luftforurening fra Københavns Lufthavn, Kastrup, i beboelsesområder nær lufthavnen.

Nicolaj Hansen mener, at der skal stilles krav til, hvilken flytype der må benytte standpladser i bolignære områder, hvis det bliver en realitet med udvidelsesplanen, og at der skal stilles krav til at flymotorerne ikke må være tændte til og fra terminalområdet.

Nicolaj Hansen oplyser desuden, at han som beboer ofte oplever perioder, hvor han kan lugte petroleum/fuel fra Københavns Lufthavn, Kastrup, og at det på ingen måde er i orden, at der ikke investeres massivt i at fjerne luftforurening fra lufthavnen i de nærliggende boligområder, og at der ikke investeres massivt i at reducere



støj fra lufthavnen, således at vores børn – vores fremtid – ikke bliver belastet helbredsmæssigt grundet den nuværende situation og deraf følgende ikke gennemtænkt udvidelsesplan.

Otte Lerche oplyser, at de er naboer til Københavns Lufthavn, Kastrup, og de seneste år har oplevet en meget markant stigning i støj- og luftforurening i området. Han oplyser, at man i lange perioder ikke kan opholde sig udendørs på grund af larmen, og andre dage kan man lugte fuel i området, hvis man åbner vinduer eller opholder sig udendørs. Otto Lerche finder det helt uacceptabelt og henviser til, at de bor mere end tre kilometer fra lufthavnen.

Otto Lerche bemærker, at de, ligesom mange andre borgere, gentagne gange har gjort Københavns Lufthavne A/S opmærksom på dette, og at de har en forventning om og en tiltro til, at man både på politisk niveau og i administrationerne vil undersøge konsekvenserne for borgerne, inden en endelig beslutning.

Otto Lerche opfordrer derfor til en række tiltag i form undersøgelser blandt beboerne af støjpåvirkningen i området, og at der laves systematisk måling af støj med henvisning til, at der i dag sker en beregning af støjen, og at beregningerne tager udgangspunkt i vindstille, såkaldt nulvind, hvorfor den reelle er forskellig. Han bemærker, at ved vind "flyttes" det mørke område på Københavns Lufthavns støjkort ind over boligkvarterne, hvilket Miljøministeriet ikke var bekendt med, da de talte med en embedsmand på området, da han var af den overbevisning, at beregningerne tog hensyn til vindpåvirkning, hvilket selvfølgelig ville være logisk. Otto Lerche foreslår ligeledes, at der gennemføres flere målinger af partikelforurening i boligområderne omkring Københavns Lufthavn, Kastrup. Han bemærker, at ifølge forskningsprojektet Copenhagen Air View, som er gennemført af blandt andre Københavns Kommune i samarbejde med Utrecht Universitet og Aarhus Universitet, er koncentrationen af ultrafine partikler i villakvarterne omkring lufthavnen på niveau med den på H.C. Andersens Boulevard.

Otto Lerche henleder desuden opmærksomheden på Københavns Lufthavne A/S' argument for udvidelsen. Han bemærker, at i medfør af luftfartsloven er Københavns Lufthavn, Kastrup, defineret som et infrastrukturanlæg af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, og at det er uden for enhver tvivl, at lufthavnen er nødvendig for danske rejsende og danske virksomheder. Otto Lerche bemærker dog, at i forbindelse med ansøgningen om en udbygning fejlfortolker Københavns Lufthavne A/S denne definition, da den ansøgte udvidelse ikke handler om vital infrastruktur, fordi en stor del af den stigende trafikmængder



sker i transfer for udenlandske turister til andre lande og ikke mindst godstransport. Otto Lerche henviser til, at Københavns Lufthavne A/S vil være "hub" for europæisk fragttransport og tre-doble mængden af fragt fra 350.000 tons i dag til mere end en million, og han mener ikke, at det er af vital betydning for Danmark, at vi skal være logistikcenter, hvorfra gods til hele verden modtages og fordeles, snarere tværtimod. Otto Lerche bemærker, at det ingen betydning har for andre danske virksomheder end Københavns Lufthavne A/S og heller for almindelige danskere, at man kan modtage pakker og distribuere dem videre i Europa. Han henviser til Københavns Lufthavne A/S' præsentation af sine godstransportvisioner, der på tidspunktet for høringssvaret lå offentligt tilgængeligt på YouTube.com, men som nu ikke længere er tilgængelig. Otto Lerche mener, at der skal laves en analyse af betydningen af udbygningen for danske virksomheder og dansk økonomi og holde den analyse op mod miljøkonsekvenserne, som lovforslaget forventes at have.

Peder Walsøe Pedersen bemærker, at han som udgangspunkt ikke er imod udvidelsen, men at det skal være en forudsætning, at udvidelsen kan ske uden yderligere forureningsbelastning for lufthavnsområdet beboere. Han bemærker, at som lovforslaget foreligger vil der uomtvisteligt ske en større støj- og partikelforurening.

For så vidt angår støjforurening bemærker Peder Walsøe Pedersen, at det i lovgrundlaget er godtgjort, at støjen reduceres ved at tværbanen flyttes længere mod øst, og at der etableres en ny gatefinger i lufthavnens nordvestlige hjørne. Han bemærker, at på deres adresse oplever de, at den værste støjbelastning kommer fra taksering af fly på jorden og opvarmning af motorer – og specielt fra turboprop-fly – og at denne støjkilde må forventes at blive forøget drastisk med den nye finger. Peder Walsøe Pedersen bemærker ligeledes, at der i forbindelse med udvidelsen af lufthavnen også er lagt op til, at det tidsrum, hvor der vil landes og lettes, skal forøges en time om aftenen og en time om morgenen.

Peder Walsøe Pedersen bemærker, at på nuværende tidspunkt overholder Københavns Lufthavne A/S ikke de tidsrammer, der er sat for, hvornår der må lettes og landes, hvorfor han mener, at der er en velbegrunnet frygt for at overskridelserne blot flyttes tilsvarende en time morgen og aften, og at dette bliver et nyt normalt.

For så vidt angår partikelforurening bemærker Peder Walsøe Pedersen, at de oplever voldsomme lugtgener, som de fornemmer kommer fra fly på jorden; fly, som enten takserer, varmer op eller



er under service. Han bemærker, at lugtgenerne tydeligvis er flybrændstof og er meget ubehagelige, og at de visse dage må vælge at blive indendørs. Han finder, at med planen og den nye finger vil der nødvendigvis også komme mere taksering på jord, og flere fly, hvor motorerne kører, mens flyet er på jorden, hvorfor lugtgenerne må forventes at tiltage.

Peder Walsø Pedersen bemærker ligeledes, at der ved flere partikelmålinger er blevet eftervist, at koncentrationen i nærheden af Københavns Lufthavn er adskillige gange højere end på de mest forurenede gader i centrum, f.eks. H.C. Andersens Boulevard, og at nogle målinger endda viser koncentrationer, som er 30 gange højere end de anbefalede værdier. Han finder det derfor meget bekymrende, at myndighederne står til at godkende en så voldsom driftsforøgelse.

Peder Walsø Pedersen bemærker, at nanopartiklers påvirkning på mennesker er et område, som forskerne ved meget lidt om, og at han håber, at denne uvidenhed og tvivl vil komme beboerne til gode, og at der stillet strenge krav til lufthavnen. Han henviser til, at WHO anser partikelforurening som den største enkeltstående dræber og udfordring for menneskesundheden.

Da mange gener ifølge Peder Walsø Pedersen kommer fra fly på jorden, foreslår han et krav om, at alle fly skal takseres af f.eks. el-drevne køretøjer til og fra startbanerne.

Per Ruby bemærker, at alt stritter i den forkerte retning ved udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup; dette både med hensyn til udvikling af København som en renere by, en mere rummelig by, nedbringelse af forurening samt nedbringelse af udledning af CO₂. Han bemærker, at det at flyve er og bør være den sidste løsning inden for transport, da det er den mest belastende form for transport, mens forureningen er enorm og placeret så tæt på hovedstaden som den er. Han henstiller til, at man i stedet satser på en elektrificering af jernbanenettet.

Pernille Ø. Hansen bemærker, at hun som beboer i Sundbyøster oplever, at Københavns Lufthavn, Kastrup, støjer og forurener, og at det er ofte, at luften er tyk og tung. Hun er meget bekymret for de sundhedsskadelige, ultrafine partikler, som deres luft i nærområdet er fuld ud, og hun oplever ikke, at det bliver taget alvorligt og målt og opgjort ordentligt. Hun oplyser at være bekymret for sin families sundhed, og at der er planer om at udvide lufthavnen, er derfor noget de i deres familie er meget bekymrede for.



Pernille Ø. Hansen mener, at der burde være langt mere fokus på miljø og sundhed for byens borgere, for børnene i daginstitutioner, skoler og fritidsinstitutioner, som leger udenfor i denne luft i timevis. Hun er meget bekymret for planerne om en udvidelse af lufthavnen, fordi hun ikke ønsker mere luftforurening, støjforurening og flere ultrafine partikler i luften, hvor hun og hendes familie bor, lever, går i børnehave og skole hver dag. Hun mener, at der i stedet burde handles reelt for reduktion.

Peter Gjerndrup udtrykker baseret på sine 50 år som beboer i Tårnby Kommune bekymring for de planer, der er om udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, da luftforureningen og støj er på det nærmeste visse dage ulidelig, hvorfor han af frygt for sit helbred må opholde sig indendørs. Det er ifølge Peter Gjerndrup kun blevet værre og værre henover tid, og at en øget trafik af f.eks. fragtfly om natten vil reducere den i forvejen korte fredstid betragteligt. En udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, vil derfor have negativ indvirkning på Peter Gjerndrups livskvalitet.

Peter og Sofie Jensen spørger, om det er rigtigt forstået, at lavfrekvente lyde om natten fra eksempelvis flymotorer, der enten laver motorkørsel eller taxikørsel, ikke nødvendigvis gør, at man vågner, men blot vågner fra sin dybe søvn, men bliver forstyrret, så man sover resten af natten i en overfladisk søvn, og spørger hvordan dette påvirker et menneskes helbred?

Pia Hellesø bemærker, at han ikke ønsker en udvidelse af lufthavnen, fordi der i forvejen er rigelig støj ved hendes bopæl, især ved øst/sydøstlig vind, og fordi der ofte er en dårlig lugt fra flyenes udstødning, og at forureningen bliver værre. Hun bemærker, at det er sundhedsmæssigt uforsvarligt.

Rasmus Vedel Wiik bemærker, at de er meget imod udvidelsen af Københavns Lufthavn, Kastrup, og at de allerede har larm og lugtgener med de nuværende forhold.

Rodrigo Galindo bemærker, at han gerne vil tilkendegive, at det i forvejen kan føles som om, man står blandt lastbiler med tændte motorer, når man kommer på SAS-banerne Ved Diget nær lufthavnen, hvor han kommer regelmæssigt med mine tvillingedrenge til deres fodboldtræning og -kampe. Han bemærker at ville være ked af udvidet trafik og proportionelt forhøjet (støj)forurening fra denne.



Rådet for Bæredygtig Trafik m.fl. henviser til, at der i lovforslagets bemærkninger står, at: *“Samtidigt skal der i miljøbeskyttelsesmæssig sammenhæng lægges stor vægt på behovet for en optimal drift af lufthavnens aktiviteter. Det er ikke hensigten med lovforslaget at ændre på forholdet til de miljømæssige aspekter ved udvikling af lufthavnen i forhold til de, der gør sig gældende under den nugældende udbygningslov.”* Rådet for Bæredygtig Trafik m.fl. bemærker, at der her står, at der ikke er nogen som helst intentioner om at stramme miljøkravene for at gøre dem mere tidssvarende eller imødekomme naboernes ønsker. Rådet for Bæredygtig Trafik m.fl. mener i modsætning til bemærkningerne til lovforslaget, at det er nødvendigt, at miljøvurderingen indtænker ny viden og anbefalinger om grænser for støj og luftforurening, sådan at det ikke kun er de gældende grænseværdier, miljøvurderingen tager hensyn til, men at anbefalinger fra f.eks. WHO om nye grænseværdier for støj tages i betragtning samt den reelle sundhedssituation i områderne omkring lufthavnen og de mulige sundheds konsekvenser undersøges grundigt inden udbygningsloven kan vedtages. **CPH uden udvidelse** henviser ligeledes til denne passus i lovforslaget og bemærker, at allerede med tidligere lovgrundlag for lufthavnen blev denne vægtning til fordel for optimale forhold for lufthavnens drift over for miljøhensyn etableret, og at det i forhold til den larmende klimakrise og kompromittering af så mange borgeres sundhed mener de, at det er på tide at sætte spørgsmålstegn ved denne afvejning. **Helene Bach** henviser også til denne del af lovforslaget og bemærker, at med klimaloven, Parisaften, WHO-anbefalinger om lavere grænseværdier for støj og luftforurening, en anerkendelse af sundhedskonsekvenserne af støj og luftforurening, og beregninger af, hvad det årligt koster i form af sundhedsudgifter (95 milliarder om året), er det uacceptabelt, at et mål om at stille skærpede krav for klima og miljø ikke skrives ind i loven. Helene Bach bemærker, at i forlængelse heraf er det også helt uacceptabelt, at der i loven og bemærkningerne til loven henvises til en konkurrencedygtig lufthavn, behovet for optimal drift af lufthavnen, at give passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminalområde, mens der ydermere står der i lovforslaget, at fremtidig forskning i ultrafine partikler og disses indvirkning på omkringliggende miljø skal afbalanceres behovet for en konkurrencedygtig lufthavn. Hun bemærker, at man som borger og nabo til lufthavnen får et indtryk af, at lufthavnens vækst vejer tungere end borgernes sundhed.

Sara Helene Gregersen bemærker, at hun er stærk modstander af lufthavnsudvidelsen af flere grunde, der tager afsæt i lokale såvel som globale problemstillinger og udfordringer, og at det bl.a. er



sundhed i forhold til partikelforurening, der har risiko for at påvirke borger i området og nabogener i form af støj, hvor især fragtflyvningerne bekymrer hende. Hun oplyser selv at være fra Kastrup og stadig havende forældre og bedsteforældre boende.

Sidsel Ramdal oplyser at være nytilflytter til Kastrup, og hun er meget overrasket over, hvor tung diesellugten hænger over familiens bolig halvdelen af året. Sidsel Ramdal er klar over, at lydgener må forventes, når man vælger at bo tæt på en lufthavn, men hun er nu meget bekymret for den luft, hendes børn indånder - både i forbindelse med den sport de dyrker udendørs, og når de er hjemme i haven eller huset med åbne vinduer. Sidsel Ramdal bemærker, at bekymringen ikke bliver mindre af at vide, at der er en udvidelse af lufthavnen på vej.

Signe Skarequist opfordrer på det kraftigste til ikke at udvide Københavns Lufthavn, Kastrup, og bemærker at de som borgere på Amager i forvejen er rigeligt plaget af støjgener derfra.

Signe Utoft Andersen bemærker, at hun er særligt bekymret for konsekvenserne af denne udvidelse for vores børn og klima, og at en udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, vil medføre en stigning i støj- og luftforurening i området, og det vil have en særligt negativ indvirkning på vores børns helbred og trivsel. Hun henviser til, at støj- og luftforurening kan føre til en række helbredsproblemer, herunder øget risiko for astma, allergi og andre luftvejssygdomme, og at det også kan påvirke børnenes indlæring og adfærd.

Simon Josefsen bemærker, at han siger nej tak til udvidelsen af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Sofie Astrid Jensen bemærker, at hun som nabo til Københavns Lufthavn, Kastrup, ikke kan bakke op om udvidelsen, da de allerede i dag med det nuværende niveau for antal flyvninger er belastet af både støj, luftgener og nogle gange endda kan smage flyenes jetfuel. Hun håber, at politikerne vil begynde at stille krav til, at Københavns Lufthavn, Kastrup, reducerer disse gener for lufthavnens naboer, og hun beder om, at man tænker på de børn, der bor, går i skole og daginstitution og har et fritidsliv i Tårnby Kommune.

Stefan Nilsson bemærker, at han er imod udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Susanne Felland bemærker, at Københavns Lufthavne A/S støjforurener, luftforurener, jordforurener og vandforurener i Dragør



og Tårnby. Hun er som nabo bekymret over udbygningen af Københavns Lufthavn, Kastrup, med tilhørende planer om en stigning fra 30 mio. til 40 mio. årlige passagerer, og at der oveni kommer fragtflyvninger i alle døgnets timer.

Susanne Felland bemærker, at hendes bekymring får ekstra næring, når Københavns Lufthavne A/S prøver at tiltrække flere cargoflyvninger med et salgsargument om, at der i København er 'NO CURFEW', især fordi Københavns Lufthavn, Kastrup, er den lufthavn i Skandinavien, der ligger tættest på boligområder med daginstitutioner, skoler og fodboldbaner i lufthavnens baghave. Hun henviser til en video på YouTube, hvor man kan se boliger i baggrunden i forbindelse med en video fra lufthavnen og bemærker, at dette giver anledning til mange bekymringer for naboerne.

Hun oplyser at være bekymret over, at Københavns Lufthavne A/S lykkes med deres lobbyarbejde om, at vækst og hensyn til erhverv og arbejdspladser er vigtigere end mennesker af kød og blod, som er nabo til lufthavnen. Susanne Felland er ligeledes bekymret over, at de naboer som bliver ignoreret i debatten om udvidelsen af Københavns Lufthavn, Kastrup, når Miljøstyrelsens vejstøjstrategi vurderer, at støj har negative sundhedseffekter og er årsag til 200-500 for tidlige dødsfald om året. Desuden bekymrer det hende, at Transportministeriet ikke har lavet en lignende strategi for at reducere trafikstøj, som indbefatter flytrafik.

Susanne Felland bemærker at være bekymret over, hvad udvidelsen vil betyde for hele infrastrukturen på Amager, som bivirkning af flere passager- og cargoflyvninger; over langtidseffekterne af, at hendes børn har løbet og spillet fodbold i en stigende dunst af fuel fra Københavns Lufthavn, Kastrup; og over, om de som naboer til Københavns Lufthavn, Kastrup, bliver hørt, og om deres bekymringer vil blive taget alvorligt.

Susanne Mortensen bemærker, at vi som samfund skal nedbringe trafikken i lufthavnen og ikke understøtte øget trafik ind og ud af denne. Susanne Mortensen oplyser, at de to år med nedlukning i forbindelse med covid-19 med al tydelighed viste, hvor meget trafikken påvirker livet som borger i Kastrup; lugtgener og åndenød forsvandt, det blev muligt at sove om natten, og om dagen var himlen af en helt anden kulør.

Susanne Mortensen oplyser, at hun har boet i Tårnby kommune siden 1960, og at den øgede aktivitet med flere fly ind og ud af Københavns Lufthavn, Kastrup, ikke er til den sunde side, og at hun



derfor snart ikke orker at bo der mere. Hun oplyser, at der ofte lugter forfærdeligt, og som noget nyt oplever hun også nu, at lugten af lufthavn kan lugtes helt inde på hendes arbejdsplads, Gerbrand-skolen. Susanne Mortensen finder det absurd, at de skal lufte ud for at skaffe ilt til elevernes læring, og så lukker hun forurening lige ind i lokalet. Hun bemærker, at hun er super ærgerlig over dette, og at hun begræder at skulle forlade sin fødeø.

Søren Madsen bemærker, at efter at have læst udkastet til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, står han tilbage med en række ubesvarede svar omkring klima- og miljøpåvirkningerne af forslaget, herunder støjpåvirkninger i forbindelse med standpladser i det nordvestlige hjørne, som ligger op til mange tusinder menneskers boliger. Han spørger, om der vil blive foretaget en støjredegørelse og –beregning og udarbejdet en redegørelse for betydning for luftkvaliteten i dette område i forbindelse med miljøvurderingen.

Søren Madsen bemærker, at miljøpåvirkningerne og klimapåvirkningen af lovforslaget i det hele taget er utroligt mangelfuldt, og at kommunen, lufthavnen og Transportministeriet forhåbentlig nu vil tage borgerne i Kastrup og Dragør alvorligt og lave og offentliggøre miljø-, støj- og luftforureningspåvirkninger for byområderne nær lufthavnen.

Susanne og Søren Erlandsen bemærker, at de siger nej tak til mere udvidelse og støj fra Københavns Lufthavn, Kastrup, og at særligt luftforureningen er stærkt bekymrende for beboerne i området.

Thea Halse og Kenn Andersen bemærker, at de som børnefamilie og beboere på Amager ikke ønsker, at der tillades mere støj og luftforurening fra lufthavnen, end det allerede er tilfældet i dag. Thea Halse og Kenn Andersen oplyser, at de især oplever daglige gener i form af lugt af flybrændstof, og at de derfor ikke ønsker udvidelse af lufthavnen, men at der stilles skrappe krav til udledning af partikler (herunder ultrafine partikler) og støj.

Thea Sandeman Jensen oplyser, at hun er imod udvidelsen af Københavns Lufthavn, Kastrup, på grund af luft- og grundvandsforurening, miljø, støj, klima, biodiversitet og boligpriser. Thea Sandeman Jensen er specielt bekymret for førstnævnte i forhold til sin lille familie bestående af hende, hendes mand, deres hund og deres søn på 1,5 år; hun bemærker, at familien gerne skulle kunne gå en tur i skoven eller hygge i haven uden at skulle bekymre sig om sundhedsskadelige ultrafine partikler og drikke vand fra hanen,



uden at det er forurennet med PFAS. Hun påpeger, at begge disse er sager, der må afsluttes og findes løsninger på, inden sådan et byggeri kan finde sted.

Thomas Anker og Louise Toft Anker oplyser, at deres bolig kun er få hundrede meter fra den nordvestlige del af lufthavnen, og at de fremsatte ændringer, som lovforslaget tager stilling til, potentielt kan have store konsekvenser for deres familie, i form af støj og luftforureningen i området. Thomas Anker og Louise Toft Anker oplever ofte en kraftig lugt af flydiesel fra lufthavnen, så de ikke kan have åbne vinduer, hvilket gør dem bekymrede i forhold til, om det er sundhedsskadeligt.

Thomas Anker og Louise Toft Anker henviser til, at det er et veldokumenteret faktum, at støjgener kan medføre alt fra stress til mere fysiske følgesygdomme. De bekymrer sig for, at når flyene kommer væsentlig tættere på deres hjem, at dette har negative konsekvenser for helbredet. Thomas Anker og Louise Toft Anker mener derfor, at både den nuværende og potentielle fremtidige luftforurening må undersøges grundigt inden at lovændringen vedtages; dette med henblik på at bevise, at ændringerne ikke belaster den omkringliggende befolknings helbred negativt.

Thomas Junker og hans familie bemærker, at han syntes udbygningen af Københavns Lufthavn, Kastrup, er en rigtig dårlig ide, og at de som en af de nærmeste naboer er voldsomt generede af de flere natteflyvninger, som bliver foretaget både nat og dag. Han bemærker, at Københavns Lufthavn A/S bruger de tværgående baner, som forstyrrer nattesøvnen voldsomt for familien med tre børn, mens de natlige transportfly larmer mere end andre fly.

Thomas Junker bemærker, at en udbygning helt sikkert også vil generere mere forurening for de omkringboende, og at det ikke kan undgås, at der kommer mere forurening, hvis man øger fra 22 millioner til 40-50 millioner årlige passagerer.

Thomas Junker bemærker også, at flere fly starter, også meget små fly, i starten af banen, som går i retning af Øresund, mens det skønnes, at der er ikke er behov for en så lang startbane for de meget små fly, men det skaber en voldsom ekstra larm i St. Magleby, hvor de ikke er noget støjværn. Han henviser til, at der til gengæld er blevet udvidet med dobbelt støjvolde langs Ndr. Dragørvej, hvor der til gengæld ikke bor mange mennesker.



Thomas Junker påpeger, at de i den grad mangler, og der bør prioriteres støjværn i St. Magleby, og at det bør være både støjvolde og levende læhegn, som kan dæmpe lyden.

Thomas Vestergaard bemærker, at de som naboer i 2770 Kastrup må forvente en vis miljømæssig ulempe som følge af lufthavnen, og at det var et kendt vilkår, da de bosatte sig for snart 20 år siden, men at omkring en fordobling af kapaciteten er noget helt andet. Han kalder det et nyt forhold og oplyser, at de især er bekymrede for partikelforureningen, men naturligvis også støjen.

Thomas Vestergaard bemærker, at en vis forøgelse af lufttrafikken måske kan være rimelig for at udvikle hovedstaden, men ikke så meget, at det er de lokale, som skal betale den fulde pris med forværring af sundheden - og det vil være tilfældet med den planlagte fordobling.

Thomas Zelt og Marie Zelt Hauberg bemærker, at de som naboer til Københavns Lufthavn, Kastrup, er meget bekymrede for de miljømæssige konsekvenser af lufthavnens udbygningsplaner. Deres bekymringer er baseret på særligt tre forhold. For det første fremgår det i bemærkningerne til lovforslaget, at der "må [...] forventes støj som følge af den mulige etablering af nye standpladser i lufthavnens nordvestlige område, da flyene vil være tættere placeret på lufthavnens yderområde." Thomas Zelt og Marie Zelt Hauberg bor tæt på lufthavnens nordvestlige grænse, frygter ikke kun øgede støjgener ved østlige og sydøstlige vindretninger, men også øget partikelforurening, da forureningskilderne (flyene) flyttes tættere på beboede områder. Thomas Zelt og Marie Zelt Hauberg oplyser allerede i dag at i visse vejrmæssige situationer at opleve øgede lugtgener fra jetfuel og bemærker, at det hverken fremgår i bemærkningerne til lovforslaget eller i lufthavnens kommunikation om udbygningsplanerne, hvordan man har tænkt sig at begrænse støj og partikelforurening som følge af planerne. Familien påpeger, at dette ellers bør være afgørende, når man udbygger en meget bynær lufthavn.

Thomas Zelt og Marie Zelt Hauberg påpeger dernæst, at udbygning af lufthavnens kapacitet ikke kun sker i forhold til passagerer, men også i forhold til luftfragt, og at fly, der bruges til at transportere luftfragt, typisk er af ældre model, der forårsager større støjgener. Familien henviser til, at det ikke fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, hvorfor Københavns Lufthavn, Kastrup, har behov for en øget luftfragtkapacitet. Dertil bemærker familien, at der foregår fragtflyvning oftest om natten, hvilket forværrer støjproblematikken, og at det heller ikke fremgår af bemærkningerne, hvordan



Transportministeriet eller Københavns Lufthavn, Kastrup, har tænkt sig at begrænse støjgener fra natteflyvninger.

Afslutningsvis bemærker Thomas Zelt og Marie Zelt Hauberg, at deres børn går i skoler og institutioner, som er tæt beliggende på lufthavnens nordvestlige grænse, og at der ikke er foretaget uvildige undersøgelser af partikelforureningen i disse områder, og at der med udbygningen af lufthavnen må forventes øget partikelforurening, hvorfor de er bekymrede for deres børns helbred.

Som naboer til lufthavnen har Thomas Zelt og Marie Zelt Hauberg flere forslag til at begrænse støj og partikelforurening i fremtiden, som består i at undersøge muligheden for øget støjafskærmning; forbyde brugen af Auxillary Power Units (APU) i Københavns Lufthavn, Kastrup; undersøge muligheden for at indføre forbud mod natteflyvninger, som der eksisterer ved mange bynære europæiske lufthavne i dag; henstille til Københavns Lufthavn, Kastrup, at der skal benyttes bestemte baner til afvikling af flytrafikken under bestemte vejrforhold, da brugen af 22R, som det er tilfældet i dag ved sydøstlige vindretninger, øger støjgenerne i lufthavnens nordvestlige område ganske betydeligt; foretage uvildige undersøgelser af støj og partikelforurening i lufthavnens naboområde; og at præcisere opgørelsesmetoderne for støjgrænser, der er fastsat i støjcirkulæret.

Thomas Østergaard og Mette Østergaard spørger, om det virkelig kan passe, at politikerne og ministerierne vægter hensynet til lufthavnen højere end hensynet til borgernes sundhed og trivsel på Amager. Familien bemærker, at det vil betyde flere negative konsekvenser for lufthavnens naboer og miljøet, hvis den danske stat vil tillade, at lufthavnen forøger sin vækst i årligt passagerantal fra 30 millioner til 40 millioner (potentielt 55 millioner), og at lufthavnen efter planen skal være nordisk hub for fragtflyvninger. Familien bemærker, at det nærmest ikke kan forklares, hvor slemt det står til med støjpåvirkningen af naboejendommene i Dragør Kommune og Tårnby Kommune, og det virker meget besynderligt, at man nu vil tillade en decideret forureningsforøgelse. Thomas Østergaard og Mette Østergaard bemærker, at det går den helt forkerte vej, og at alle naboernes velmenende klager ignoreres af myndighederne, der har ansvar for at passe på os og sikre vores retssikkerhed.

Thomas Østergaard og Mette Østergaard fortæller, at de har været ejere af en gård på Kalvebodvej i Dragør Kommune siden 1991 med henblik på at drive landbrug. Thomas Østergaard og Mette Østergaard oplyser, at flytrafikken er vokset voldsomt i årenes løb og har bevæget sig længere og længere uden for »støjcigaren«, i en sådan



grad at det nærmest er uudholdeligt at være udsat for lufthavnens støj- og luftforurening dag og nat. Thomas Østergaard og Mette Østergaard har prøvet alle konstruktive muligheder, blandt andet kommunikation med lufthavnen, Dragør Kommunes lufthavnsrepræsentant og Tårnby Kommunes Miljøafdeling, men selv ved selvsyn af, at der ikke burde være flytrafik henover deres ejendom, er der ingen myndigheder, der har vist nogen form for vilje til at gøre noget ved problematikken, snarere tværtimod er alt blevet tiet ihjel.

Thomas Østergaard og Mette Østergaard oplyser, at lufthavnens PFAS-forurening af Dragørs drikkevandsressource var dråben, der fik bægernet til at flyde over, og at familien sidste år flyttede til Møn, og at de ikke vender tilbage.

Thomas Østergaard og Mette Østergaard bemærker, at lufthavnen ikke bør få lov til at udbygge og belaste borgerne på Amager i højere grad, og at det drejer sig om voksne og børns ve og vel, hvilket man ikke kan lukke øjnene for. Thomas Østergaard og Mette Østergaard håber, at lufthavnens naboer snart kan få en smule fred og renere luft.

Tina Berglöv Kjær bemærker, at hun har boet som nær nabo til Københavns Lufthavn, Kastrup, siden 2005, og at de seneste år - i lighed med mange andre i lokalområdet - har noteret sig øgede støj og lugtgener fra lufthavnen, faktisk så store gener med jetfuel i luften, at hun ofte er bekymret for at sende sin søn udendørs. Hun bemærker, at hvad støj angår, kan de som udgangspunkt ikke sove med vinduer på klem om sommeren, da de oftest vågner adskillige gange på grund af tunge og larmede fragtflyvninger. Hun oplyser, at de ikke kan holde til at lufthavnen udvider deres kapacitet yderligere, uden at det kommer til at gå ud over deres trivsel og sundhed.

Tina og Anders Kjær bemærker, at de har boet tæt på Københavns Lufthavn, Kastrup, siden 2005, og at de siden 2016 har oplevet en væsentlig øgning i støj- og lugtgener fra Københavns Lufthavn, og at de reelt er bekymrede for de fremtidsplaner Københavns Lufthavn A/S har vedrørende kapacitetsudvidelse. De bemærker, at Københavns Lufthavn, Kastrup, ligger i et by- og bolig-nært område, hvorfor moderniseringen af rammerne skal tage væsentligt mere hensyn, end der er lagt op til i nærværende lovforslag.

Tina og Anders Kjær bemærker, at der i lovforslaget alene tales om én positiv miljøeffekt i forhold til, hvor mange borgere, der oplever



støjgener fra lufthavnen, fordi starter og landinger ind over det centrale København via tværbanen vil ophøre, men ikke hvordan terminaludbygningen vil resultere i ekstra støj fra flymaskiner på jorden som skal til og fra de nye terminaler i lufthavnens nordvestlige område, som er tættest på boligområderne herunder skoler og fritidsaktiviteter.

Tina og Anders Kjær bemærker, at det angives, at Københavns Lufthavne A/S arbejder for klimaet og CO₂-aftrykket, men at de som naboer synes, at Københavns Lufthavne A/S bør vægte miljøet i forhold til støj, fuel lugt, vand- og luftkvalitet i deres fremtidsplaner. De oplever, at lufthavnens nuværende bygningsmasse ikke tager disse hensyn, f.eks. er parkeringshusene bygget i glas og stål, som forøger støjniveauet – og der bruges ikke støjabsorberende materiale omkring eller tæt på støjklenderne herunder på terminalbygning, men alene støjvolde i randzonerne. De bemærker, at de også ser udvidelsen med natlige fragtflyvninger som en ekstra støjbelastning - over hele døgnet.

Tina og Anders Kjær bemærker, at miljøhensyn og det gode nabo-skab må vægtes højere i de skitserede løsningsmodeller, og at de allerede i dag er plaget mere af terminalstøj på jorden end de relativt få start og landinger på tværbanen. De er derfor af den holdning, at lovforslaget ikke bør vedtages, idet Københavns Lufthavne A/S ikke tidligere har udvist interesse og forståelse for varetægelse af deres fælles nærmiljø i den nuværende lovramme og bemærker, at forslaget vil betyde endnu mere sundhedsskadelig støj og fuelstank til gene for os naboer.

Tommas Brogaard bemærker, at han som bosat på Kalvebodvej i Dragør er meget bekymret for sit og andre naboer til lufthavnens helbred, hvis udvidelsen bliver en realitet. Han bemærker, at støj fra natlige fragtfly allerede virker søvnforstyrrende og med en udsigt til, at den vil forøges kraftigt, er han meget bekymret for sit og andres helbred, særligt hvis passagertrafik i dagtimerne samtidigt øges betragteligt, som der lægges op til.

Tommas Brogaard bemærker, at lige nu er situationen, at fly ikke bliver inde i den korridor, de er anvist, og som omtales som "støjci-garen", når de skal lette ud over Sydvestpynten, og at mange fly ligger alt for langt mod syd, og de som naboer ikke har indtryk af, at dette har nogen konsekvenser. Han ser det som, at dette problem kun vil øges, jo flere fly der skal på vingerne, og særligt i nattetimerne vil det kunne gøre livet ulideligt som nabo til Københavns Lufthavn, Kastrup.



Tommas Brogaard bemærker at kunne nævne en lang række andre faktorer som partikelforurening, udslip af giftige stoffer a la PFAS, lugtgener, alt sammen faktorer eller gerer, der vil blive forøget som et resultat af en udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup. Han bemærker, at jo mere man øger belastningen af de forskellige faktorer, jo større bliver cirklen omkring Københavns Lufthavn, Kastrup, hvor man vil påvirke folks liv negativt, og at man i denne proces bør tage dette med i sine betragtninger.

Tommas Brogaard bemærker, at vi lever i et samfund, hvor man kan regne ud, hvor mange liv brændeovne koster om året, men at han endnu har til gode at se beregninger på, hvor mange liv Københavns Lufthavn f.eks. koster om året som følge af søvnforstyrrelse og de andre påvirkninger, som Københavns Lufthavn, Kastrup, har på de naboer, der bor i lufthavnen nærområde, og hvor mange liv Københavns Lufthavn, Kastrup, kommer til at koste efter udvidelsen.

Tommas Brogaard bemærker endvidere, at det uundgåeligt vil gøre, at de som naboer til lufthavnen vil stå som tabere af udbygningen af Københavns Lufthavn, Kastrup, med deres trivsel og helbred er på spil, men også deres privatøkonomi, da mere støj og de andre faktorer vil forringe ejendomsværdien på deres boliger.

Tove Møller bemærker, at det er bekymrende for beboere i Kastrup, at der er planer om at udvide Københavns Lufthavn, Kastrup, da det allerede i dag er en stor forurenende virksomhed, der i dag forurener luften lokalt med partikler og støj. Tove Møller spørger til, hvorfor der ikke stilles krav til lufthavnen om at garantere mindre forurening og henviser til, at myndighederne bør sætte en øvre grænse for, hvor meget partikelforurening, støjforurening og forurening af grundvandet lufthavnen må være årsag til. Hun mener dernæst, at Københavns Lufthavn A/S skal gøre rede for, hvordan de holder forureningen under disse krav, inden der kan gives tilladelse til at udvide.

Tove Møller bemærker, at Københavns Lufthavn A/S har planer om at øge antallet af fragtflyvninger om natten, og hun spørger til, hvad det har af konsekvenser for økonomien i projektet, hvis der kommer et forbud mod flyvninger om natten, som man gør i andre storbyer. Hun spørger, om lufthavnen vil kunne gennemføre projektet også under de omstændigheder.

Tove Møller spørger, hvad myndighederne har af planer for at måle partikelforureningen i forbindelse med lufthavnen og understreger, at det er nødvendigt at kortlægge det fulde omfang af forureninger



(støj, store som små partikler, grundvandsforurening og CO₂-udledninger).

Tove Møller bemærker, at det er hendes ønske, at vi i Danmark fra nu af sætter en anden retning for vækst, hvor hensynet til omgivelserne i form af naturen, dyrene og menneskene vægtes langt højere, end det har været kutyme, da det er en nødvendighed for menneskets overlevelse, at vi rejser grønt, men det er ikke nødvendigt, vi rejser mere eller sender mere fragt med fly.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det er givet, at en bynær international lufthavn som Københavns Lufthavn, Kastrup, vil påvirke omgivelserne herunder i forhold til støj og lugt. Derfor er der i Københavns Lufthavns miljøgodkendelser stillet en række vilkår, som lufthavnen skal overholde, og som jævnlige skal dokumenteres.

Ministeriet skal understrege, at forslaget til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn er en rammelov for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn og således ikke en anlægslov. Med lovforslaget vedtages dermed ikke anlæg af eksempelvis nye terminalområder. De konkrete anlægsprojekter, som lovforslaget muliggør i Københavns Lufthavn, Kastrup, vil skulle godkendes og miljøundersøges i overensstemmelse med reglerne herom som led i den sædvanlige plan- og miljøprocedure.

De miljø- og naturmæssige konsekvenser af planen for udvikling af Københavns Lufthavn, som muliggøres af lovforslaget, er blevet behandlet i miljøvurdering af plan for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, som er sendt i høring fra den 25. januar 2023 til og med den 22. marts 2023.

For så vidt angår støj fremgår det af miljøvurderingen, at der i regi af miljøvurderingen er foretaget en støjvurdering af scenariet, hvor tværbanen forskydes, der lukkes for ind- og udflyvning mod nordvest, terminalområdet i den nordvestlige del udvides, og hvor niveauet af flyoperationer er på ca. 390.000 om året. Det bemærkes, at en udvidelse af niveauet af flyoperationer også kan realiseres med nugældende lovgivning og landingsbaneinfrastruktur.

Støjvurderingen viser, at støjbelastningen ved fly målt ved L_{DEN} ligger inden for støjbelastningskurverne for lufthavnens nuværende miljøgodkendelse, og at støjpåvirkningen af boliger med over 55 dB omfatter færre boliger i både det sydlige Tårnby og det nordlige Dragør i forhold til miljøstatus i 2018. Den samlede



støjbelastning målt ved TDENL forventes at falde i forhold til 2018. Ingen boliger omkring lufthavnen vil opleve en maksimal støjbelastning, målt ved $L_{A,max}$, fra starter og landinger om natten, der er over den vejledende grænse på 80 dB. Den maksimale støjbelastning fra taxikørsel er beregnet til at ligge indenfor eller tæt på tilsvarende støjbelastningskurve fra lufthavnens miljøgodkendelse, og det vurderes, at påvirkningen vil være sammenlignelig med miljøstatus i 2018.

I vurderingen af flystøj er støjbelastningen angivet som L_{DEN} , der i henhold til Miljøstyrelsens Vejledning for flystøj er beregnet for et gennemsnitsdøgn af flytrafikken i de tre mest trafikerede måneder. I praksis benyttes tværbanen på få specifikke dage eller timer, hvor særlige vind- eller driftsforhold gør brugen af banen nødvendig. På disse dage (oftest få timer) kan den oplevede gene, når tværbanen benyttes, lokalt være større, end det fremgår af beregningerne af flystøjen, idet denne er vurderet for et gennemsnitsdøgn af tre måneders trafik. Ved en realisering af planen sker der ændringer i brugen af tværbanen. Den lejlighedsvis brug af tværbanen til starter eller landinger, hvor området nordvest for lufthavnen overflyves, vil ophøre. Herved vil boliger i blandt andet Rødovre, Vanløse, Valby, Frederiksberg, Vesterbro, Ørestaden og Tårnby ikke længere opleve perioder med støj i forbindelse med brugen af tværbanen. Endvidere kan boliger i det nordlige Dragør opleve et ændret støjbillede fra tværbanen, hvis tværbanen forskydes, da det sted, hvor fly letter og lander, ligeledes forskydes.

Udvikling af terminaler og standpladser i nordvest kan give anledning til et ændret støjbillede, idet omfanget heraf dog afhænger af terminalbyggeriets endelige udformning, og effekten kan derfor ikke vurderes. Et nyt terminalanlæg vil både kunne give anledning til mere støj, men også reduceret støj i form af nyere udstyr eller ved afskærmning af bagvedliggende støjemissioner.

Transportministeriet kan henholde sig til de i miljøvurderingen anførte vurderinger for så vidt angår støj.

Derudover bemærker Transportministeriet, at Københavns Lufthavne A/S til enhver tid og uanset en eventuel stigning af aktiviteter i lufthavnen skal overholde gældende regler om støj.

For så vidt angår luft fremgår det af miljøvurderingen, at lufthavnen bidrager til lokal luftforurening fra bl.a. flymotorer og køretøjer anvendt i driften. Københavns Lufthavn, Kastrup, har i



sin miljøgodkendelse vilkår om kontinuerlig måling af kvælstofoxider (NOX/NO₂) og fine partikler (PM_{2,5}), der overvåges med målestationer placeret i den nordlige ende af tværbanen og den østlige del af lufthavnen ved Kystvejen. Københavns Lufthavn har i sin miljøgodkendelse endvidere vilkår om udarbejdelse af en årlig opgørelse over emissioner af CO, THC, NOX og SOX fra flytrafikken.

Ændringer i arealanvendelse vil ændre lufthavnens lokale påvirkning af nærmiljøet (immission), idet der skabes rammer for flytning af emissionskilder. Den endelige påvirkning heraf afhænger af en række forhold, der ikke er omfattet af lovforslaget, herunder antallet af flyafgange, den endelig placering af standpladser og fordelingen af trafikken på disse, den fremtidige øvrige drift af lufthavnsarealet, emissionen fra fremtidens flymotorer med fremtidens flybrændstof samt antallet af operationer med hver enkelt flytype. Det vil gennem den regelmæssige miljøregulering af virksomheden i medfør af miljøbeskyttelsesloven og tilsynsbekendtgørelsen blive sikret, at en eventuel ændring ikke fører til sundhedsfarlig påvirkning.

Transportministeriet kan henholde sig til de i miljøvurderingen anførte vurderinger for så vidt angår luft.

I relation til bemærkningerne om miljøvurderingens anvendelighed bemærker ministeriet, at miljørapporten er udarbejdet efter principperne i miljøvurderingsloven, herunder er der anvendt kvalificerede og kompetente eksperter. Det er desuden almindelig praksis for miljøvurdering af konkrete projekter, at det er bygherren, som fremlægger en miljørapport, der er udarbejdet for bygherren af en ekstern rådgiver. Lovforslaget er ikke byggeretsgivende og vil således skulle følges op af ændrede landsplandirektiver samt kommune- og lokalplanlægning, før der kan ansøges om konkrete anlægsprojekter i medfør af lovforslagets ændrede rammer. I den sammenhæng vil der blive gennemført yderligere miljøvurderinger i henhold til miljøvurderingsloven

For så vidt angår bemærkningen i lovforslaget, om at der i miljøbeskyttelsesmæssig sammenhæng skal lægges stor vægt på behovet for en optimal drift af lufthavnens aktiviteter, og at det ikke er hensigten med lovforslaget at ændre på forholdet til de miljømæssige aspekter ved udvikling af lufthavnen i forhold til de, der gør sig gældende under den nugældende udbygningslov, er formålet med dette ikke at regulere, at miljøvurderinger og myndighedskrav til støj ikke må skærpes fremover i forhold til de nugældende regler. Formålet er alene at gøre det klart, at dette lovforslag ikke



har til hensigt at ændre på de eksisterende rammer for at lave miljøvurderinger. Det overordnede formål med lovforslaget er ikke at regulere miljøvurderinger og myndighedskrav til støj, da dette henhører under den relevante plan- og miljølovgivning.

I forhold til forslag til alternative udbygninger frem for den, der er angivet i Københavns Lufthavne A/S' masterplan, ud fra hvilken tværbanen kræves forrykket og forkortet, bemærker ministeriet, at indholdet af lovforslaget afspejler den bagvedliggende politiske aftale, hvori det angives, at tværbanen skal forkortet og forrykkes. Dette med henblik på udbygning af terminalområdet i forlængelse af det eksisterende terminalanlæg.

For så vidt angår bemærkningerne om øgning af antal flyvninger, øgning af fragtflyvninger, Københavns Lufthavn, Kastrup, som bynær lufthavn, opsplittning af lufthavnsaktiviteter over flere lufthavne og flytning af fragtfaciliteter til Roskilde Lufthavn henvises til ministeriets bemærkninger i afsnit 2.1.6.1-2.1.6.2.

For så vidt angår bemærkningerne vedrørende lufthavnen som vital infrastruktur, fremgår det af forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, at det er afgørende, at infrastrukturen i lufthavnen har den nødvendige kapacitet og kvalitet for at opretholde en velfungerende lufthavnsdrift. Lovforslaget og planen for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, skal ses i den sammenhæng.

Begrænsning af antallet af fragtflyvninger, forbud mod flyvninger om natten, krav til flytyper, ændring af støjgrænser, prisstrukturer for lufthavnsdrift mv. reguleres ikke af nærværende lovforslag.

Høringssvarene giver anledning til en uddybning af lovforslagets bemærkninger i overensstemmelse med ovenstående for så vidt angår miljøkonsekvensvurderingerne i relation til støj- og luftforurening.

2.1.6.5. Grundvand

Anne Sidenius, en borger bosiddende i Kastrup, Gitte Jensen, Grundejerforeningen Kastrupvænge, Grundejerforeningen Tømmerupvang, Jeppe Christensen, Jette Gørtz Smestad, Karina Aagren, Kristina Sehested, Rasmus Ugilt, Rikke Gunderstofte, Maria Dyrberg, Michael Wieland, Morten K. Seligmann, Sanne Martini, Sidsel Ramdal, Svend Andersen bemærker, at Københavns Lufthavn,



Kastrup, i årevis har forurenet grundvandet og drikkevand i Tårnby og Dragør med PFAS. Borgerne mener, at denne sag må afsluttes, inden Københavns Lufthavn, Kastrup, kan få lov til at gennemføre så stort et byggeprojekt. **Anne Sidenius, en borger bosiddende i Kastrup, Gitte Jensen, Grundejerforeningen Tømmerupvang, Jeppe Christensen, Jette Gørtz Smestad, Karina Aagren, Kristina Sehested, Morten K. Seligmann, Rasmus Ugilt, Rikke Gunderstofte, Sanne Martini, Sidsel Ramdal, Svend Andersene** mener desuden, at Københavns Lufthavne A/S må vedkende sig sit erstatningsansvar, da regningen ellers risikerer at ende hos borgerne.

Kenneth Olsen bemærker, at drikkevandsressourcen i Dragør er ødelagt af PFAS- og pesticidforurening, og at Dragør Kommunes jord, drikkevandslommer, vandløb og havvand er forurenet med PFAS-stoffer, der via brandslukningsskum er spredt over brandøvelsespladserne i Københavns Lufthavn. Kenneth Olsen bemærker, at Københavns Lufthavne A/S og Københavns Lufthavn, Kastrup, støjforurener, luftforurener, jordforurener og vandforurener i Dragør og Tårnby, og at den politiske aftale 'Gode rammer for udvikling af Københavns Lufthavn' af den 20. december 2021 bør ikke realiseres. Kenneth Olsen mener, der derimod er behov for, at myndighederne varetager folkesundheden frem for lufthavnens interesser i yderligere udvidelse af transportvirksomhedens sundhedsskadelige aktiviteter.

Kenneth Olsen har i sit høringssvar vedlagt diverse kortmateriale, der ifølge ham viser omfanget af den vandforurening, der indtil videre er blevet kortlagt, jf. vedlagte høringssvar. Kenneth Olsen bemærker, at PFAS er blandt andet mistænkt for at give leverskader, nyreskader, forhøjede kolesteroltal, nedsat fertilitet, hormonforstyrrelser, svagere immunforsvar, påvirke fosterudviklingen negativt og nogle af stofferne er kendt som værende kræftfremkaldende. Kenneth Olsen oplyser, at PFAS er en gruppe stoffer, der er kendetegnet ved, at de stort set ikke nedbrydes i naturen, og at stofferne kaldes også "evighedskemikalier" og er op mod 200.000 gange giftigere end de pesticidrester, der er fundet i Dragør Kommunes lokale drikkevandsindvinding, som varetages af HOFOR A/S. Han påpeger, at skadelidte er Dragør Kommune og det kommunalt fællesjede vandforsyningsselskab HOFOR – sidstnævnte grundet kontaminerede drikkevandsboringer. Kenneth Olsen oplyser, at Dragør i 2012 var 95 procent selvforsynende med drikkevand, men nu blot 10 år senere er HOFOR nærmest ude af stand til at levere rent lokalt drikkevand til borgerne og henviser til, at HOFOR alene i 2021 måtte lukke fire vandboringer i Dragør. Kenneth oplyser, at boringerne ikke overholdt grænseværdierne for giftige fluorholdige



stoffer i drikkevandet. Han bemærker, vi kun har set toppen af isbjerget, hvorfor der fortsat skal opspores og afgrænses forurening af drikke- og drænvand.

Kenneth Olsen bemærker, at det inden for miljøret er et økonomisk princip, at det er forurenere, der betaler for forureningsbegrænsende tiltag og genopretning efter miljøskader, men at lufthavnen ikke vil vedkende sig sit erstatningsansvar. Kenneth Olsen henviser til, at Dragør Kommune heller ikke ligefrem stiller krav til Københavns Lufthavn, Kastrup; dette med henvisning til en landzonetiladelse fra 2022 til en ny brandøvelsesplads på Krogvej 4 i Store Magleby på trods af dette blev frarådt i en klagesag. Kenneth Olsen bemærker også, at der heller ikke sanktioneres over for lufthavnen, selvom det er fuldt ud muligt via Miljøstyrelsen og det forpligtende samarbejde med Tårnby Kommunes Miljøafdeling, og at Miljøstyrelsen tillige er myndighed i forhold til støj- og luftforurening i forbindelse med lufthavnens afvikling af flytrafik. Kenneth Olsen finder, at Dragør Kommunes kommunalbestyrelse har udvist en årelang og fuldstændig passiv tilgang til lufthavnens planlagte udvidelse og aktiviteter, der påvirker miljøet og folkesundheden negativt i Dragør Kommune såvel som Tårnby Kommune.

Kenneth Olsen henviser herefter til, at Dragør Kommunes borgmester Kenneth Gøtterup (C) i oktober måned 2022 fik kommunalbestyrelsens mandat til egenhændigt at foretage forhandlinger med Københavns Lufthavns administrerende direktør Thomas Woldbye, om hvem der betaler for oprensningen efter lufthavnens forurenende aktiviteter og henviser til den manglende oplysning om, hvorvidt lufthavnen vil vedkende sig sit erstatningsansvar for den vidtfavnende og sundhedsskadelige PFAS-forurening i Dragør og Tårnby eller ej. Kenneth Olsen henviser til de manglende tiltag fra en nedsat arbejdsgruppe, og at Dragør Kommune og Tårnby Kommune som sædvanlig har lagt sig på maven for Københavns Lufthavne A/S. Kenneth Olsen påpeger, at det vel næppe kan være Dragørs skatteborgere, der som sidste uskyldige led i kæden, skal betale for oprensning af PFAS-stofferne, der har ødelagt store dele af vort grundvand og vore vandløb, men at der derimod er et erstatningskrav, som skal gøres op. Kenneth Olsen bemærker, at hvis lufthavnen fortsat nægter at betale, så må regningen sendes retur til staten.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at forslaget til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn er en rammelov for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn og således ikke en anlægslov. Med lovforslaget vedtages dermed ikke anlæg af eksempelvis nye terminalområder. De konkrete anlægsprojekter,



som lovforslaget muliggør i Københavns Lufthavn, Kastrup, vil skulle godkendes og miljøundersøges i overensstemmelse med reglerne herom som led i den sædvanlige plan- og miljøprocedure. Lovforslaget i sig selv har derfor ikke miljø- og naturmæssige konsekvenser.

De miljø- og naturmæssige konsekvenser af planen for udvikling af Københavns Lufthavn, som muliggøres af lovforslaget, er blevet behandlet i miljøvurdering af plan for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, som er sendt i høring fra den 25. januar 2023 til og med den 22. marts 2023.

For så vidt angår grundvand fremgår det af miljøvurderingen, at lufthavnsområdet er omfattet af en række udpegede grundvandsinteresser. Lufthavnsområdet overlapper med nitratfølsomt indvindingsopland for Dragør Kommune i syd og Tårnby Kommune i nordvest. Lokalteter på lufthavnsområdet er hertil udpeget som boringsnæreområder, da der er aktive boringer både inden for og i nærheden af området.

Forskydning af tværbanen mod sydøst vil ske på arealer, der ikke er indvindingsopland eller boringsnært beskyttet område. Udvidelse af terminal- og standpladsfaciliteter i nordvest vil medføre ændringer i området, der er udpeget som nitratfølsomt indvindingsområde, da området ændrer funktion fra tværbane til terminal- og standpladsfaciliteter. Ændringer kan muliggøre nedsivning fra potentielt forurenede jord, fjerne eksisterende kilder til forurening såsom tankanlæg og etablere nye kilder til forurening såsom standpladser til tankende fly.

Ny planlægning inden for indvindingsoplandet vil forventeligt afstedkomme krav om udarbejdelse af en grundvandsredegørelse, hvor det vil skulle godtgøres, at der er foretaget forebyggende tiltag mod grundvandsforurening. Københavns Lufthavn, Kastrup, er endvidere omfattet af krav om miljøgodkendelse og regelmæssigt miljøtilsyn, hvorigennem det sikres, at virksomhedens drift ikke udgør en risiko for forurening af grundvand.

Det vurderes ikke, at der vil være øget risiko for grundvandforurening i forhold til nugældende lov- og plangrundlag.

Det er muligt, at en ændret befæstelse vil have en mindre påvirkning af grundvandsdannelse, som dog afhænger af den konkrete ændring, og det vil skulle håndteres i forbindelse med konkrete ansøgninger om byggetilladelse.



En ændring i den samlede befæstelse kan ændre behovet for afledning af overfladevand, hvor en udvidelse af det befæstede areal også er muligt inden for nugældende lov. Regnvand afledes via lufthavnens overfladevandssystem og herfra til henholdsvis Øresund og Hovedgrøften. Overfladevandet stammer fra lufthavnsområdets bygninger, landingsbaner og interne veje, der alle er befæstede. Overfladevandet kan indeholde forskellige miljøfremmede stoffer fra f.eks. glatførebekæmpelse og småspild. Københavns Lufthavne A/S har indhentet tilladelse til udledningen ved miljømyndigheden, hvori der stilles krav til forrensning af vandet i sandfang og olieudskillere og krav til prøvetagninger. Tillige renses størstedelen af overfladevandet for PFAS inden udledning til Hovedgrøften.

Det vil gennem konkret behandling af byggetilladelser blive sikret, at realisering af planen hverken udgør en hindring af kystvandets målopfyldelse i medfør af Vandplanerne eller god miljøtilstand i Øresund i medfør af Havstrategien. En væsentlig øget udledning af overfladevand vil medføre krav om ny udledningstilladelse.

Transportministeriet kan henholde sig til de i miljøvurderingen anførte vurderinger for så vidt angår grundvandsforurening.

Eksisterende forureningsforhold i forhold til Københavns Lufthavn og eventuelt erstatningsansvar i forlængelse heraf reguleres ikke med lovforslaget, men henhører under den relevante miljølovgivning.

Høringssvarene giver anledning til en uddybning af lovforslagets bemærkninger i overensstemmelse med ovenstående for så vidt angår miljøkonsekvensvurderingerne i relation til grundvand.

2.1.6.6. Biodiversitet

Anne Sidenius, Camilla Tiede, Clara Vandeweerd, en borger, en borger bosiddende i Kastrup, Gitte Jensen, Grundejerforeningen Kastrupvænge, Grundejerforeningen Tømmerupvang, Helene Bach, Iben Lindemark, Jeppe Christensen, Jette Gørtz Smestad, Karina Aagren, Kirsten Olsen, Kristina Sehested, Kristine Isaack, Majbrit Fønnesbæk Hansen, Maria Dyrberg, Mette Birchholdt, Morten K. Seligmann, Rasmus Steenberger, Sanne Martini, Sidsel Ramdal, Susanne Mortensen, Thomas Nørup bemærker, at de naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i lovforslaget og i miljøvurderingen. **Anne Sidenius,**



Camilla Tiede, Clara Vandeweerd, en borger, en borger bosiddende i Kastrup, Gitte Jensen, Grundejerforeningen Tømmerupvang, Helene Bach, Iben Lindemark, Jeppe Christensen, Jette Gørtz Smestad, Karina Aagren, Kirsten Olsen, Kristina Sehested, Kristine Isaack, Majbrit Fønnesbæk Hansen, Maria Dyrberg, Mette Birchholdt, Morten K. Seligmann, Rasmus Steenberger, Sanne Martini, Sidsel Ramdal, Susanne Mortensen, Thomas Nørup henviser til, at der står i miljøvurderingen, at: »arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden,« og at kun er inde på området inden for Københavns Lufthavn, Kastrup, at der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Borgerne bemærker, at der er flere observationer af, at der i områderne uden for lufthavnen er færre insekter, og at viben over de senere år nærmest er forsvundet. **Helene Bach** supplerer med, at også heste er blevet syge. **Anne Sidenius, Camilla Tiede, Clara Vandeweerd, en borger, en borger bosiddende i Kastrup, Gitte Jensen, Grundejerforeningen Kastrupvænge, Grundejerforeningen Tømmerupvang, Helene Bach, Iben Lindemark, Jeppe Christensen, Jette Gørtz Smestad, Karina Aagren, Kirsten Olsen, Kristina Sehested, Kristine Isaack, Majbrit Fønnesbæk Hansen, Maria Dyrberg, Mette Birchholdt, Morten K. Seligmann, Rasmus Steenberger, Sanne Martini, Sidsel Ramdal, Susanne Mortensen, Thomas Nørup** mener derfor, at det bør undersøges grundigt, om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne uden for lufthavnen.

Anne Sidenius, Camilla Tiede, Clara Vandeweerd, en borger, en borger bosiddende i Kastrup, Gitte Jensen, Grundejerforeningen Kastrupvænge, Grundejerforeningen Tømmerupvang, Helene Bach, Iben Lindemark, Jeppe Christensen, Jette Gørtz Smestad, Karina Aagren, Kristina Sehested, Kristine Isaack, Majbrit Fønnesbæk Hansen, Maria Dyrberg, Mette Birchholdt, Morten K. Seligmann, Rasmus Steenberger, Sanne Martini, Sidsel Ramdal, Susanne Mortensen, Thomas Nørup bemærker, at den indflydelse, som væksten i antal fly, både passagerer og fragt, vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes i en grundig miljøvurdering, inden lovforslaget vedtages. **Camilla Tiede, en borger, Iben Lindemark, Kristine Isaack, Majbrit Fønnesbæk Hansen, Rasmus Steenberger og Susanne Mortensen** supplerer dette med, at lovforslaget ellers vil blive vedtaget i strid mod



den seneste FN-biodiversitetsaftale fra efteråret 2022, som Danmark har tilsluttet sig.

En borger bosiddende i Kastrup oplyser, at det er helt tydeligt at opleve, at der ikke længere er ret mange småfugle i Kastrup, og at det selvfølgelig er på grund af det stærkt reducerede antal insekter. Borgeren oplyser hver sommer at plante biodiversitetsvenlige blomster, men at det ikke er noget, der kommer mange insekter af.

Frie Grønne ved Susanne Zimmer bemærker, at hun på det kraftigste vil protestere imod en udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, fordi det ikke bare er byens borgere, børn som voksne, der vil komme til at lide under gener, men at naturen også vil, og at specielt dyrelivet vil påvirkes af støj, luftforurening og partiklerne. **Frie Grønne** og **Anne Sidenius** henviser til, at der ligger fredede og værdifulde naturområder tæt på lufthavnen, og at vi i Danmark i forvejen har bundrekord på verdensplan i biodiversitet og naturbeskyttelse.

Helene Bach henviser til, at der står i miljøvurderingen, at ”*realisering af planen for udvikling af Københavns Lufthavn vil hverken påvirke Natura 2000-område 142 eller Natura 2000-område 143 direkte, idet disse områder er beliggende udenfor lufthavnsområdet.*” Hun bemærker, at denne konklusion kun kan nås ved, at lovforslaget/planen udelukkende behandles som et byggeprojekt, hvor stigningen i flyvninger ikke tages med, hvilket hun finder misvisende og en fordrejning af realiteterne.

Helene Bach oplyser, at hun forgæves siden juni 2022 har forsøgt at få klarhed over regler for endofytter/giftgræs, som bruges til at bekæmpe insekter på lufthavnens område, men at der tilsyneladende ingen myndigheder er, som kan fortælle præcist, hvad reglerne er, eller hvem som er ansvarlig. Hun bemærker at have ventet fire måneder på svar fra Miljøstyrelsen, og efter igen at have rykket fik hun svar om, at det ikke var Miljøstyrelsen, men kommunen eller Landbrugsstyrelsen. Hun oplyser, at hun siden august også har prøvet at få et svar ud af Tårnby kommune om det, men også uden held, og hun bemærker, at det ikke kan passe, at der er så lidt klarhed og kontrol med et område, som påvirker biodiversitet også i områder, der er beskyttet.

Helene Bach mener, at det må undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne uden for lufthavnen i forhold fugleliv, insekter og også heste, og om man som nabo i de områder sikkert kan dyrke og spise grøntsager. Hun bemærker, at myndighederne som minimum må



oplyse borgerne i områderne om, hvilke regler der gælder for brug af insektbekæmpelse (endofytter/giftgræs).

Jette Gørtz Smestad bemærker, at det er meget bekymrende og meget bemærkelsesværdigt, i og med at vi befinder os i en tid med stor fokus på vores klode og klima, at virksomheder kan få særstatus, og borgere udsættes for sundhedsskadelige påvirkninger. Det er således ikke kun borgere i Tårnby, Dragør og København, børn som voksne, der lider og kommende vil lide under de ovennævnte gener; det er naturen – herunder dyrelivet, der specielt vil påvirkes af støj, partikler og luftforurening. Jette Gørtz Smestad bemærker, at tæt på lufthavnen ligger fredede og værdifulde naturområder, som det er vigtigt at værne om, og at det er vigtigt, at dette tages alvorligt, da Danmark i forvejen på verdensplan har bundrekord i biodiversitet og naturbeskyttelse.

Marianne Wiltrup bemærker, at det er en meget dårlig idé at udvide Københavns Lufthavn, Kastrup, fordi flere fly i luften vil stjæle himmelrummet og udsyn, både dag og nat, og fordi flere fly i luften vil øge risikoen for kollision med beskyttede fugle på Amager, hvor dele af Sydamager er et Natura 2000-område.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at forslaget til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn er en rammelov for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn og således ikke en anlægslov. Med lovforslaget vedtages dermed ikke anlæg af eksempelvis nye terminalområder. De konkrete anlægsprojekter, som lovforslaget muliggør i Københavns Lufthavn, Kastrup, vil skulle godkendes og miljøundersøges i overensstemmelse med reglerne herom som led i den sædvanlige plan- og miljøprocedure. Lovforslaget i sig selv har derfor ikke miljø- og naturmæssige konsekvenser.

De miljø- og naturmæssige konsekvenser af planen for udvikling af Københavns Lufthavn, som muliggøres af lovforslaget, er blevet behandlet i miljøvurdering af plan for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, som er sendt i høring fra den 25. januar 2023 til og med den 22. marts 2023.

For så vidt angår biodiversitet fremgår det af miljøvurderingen, at driften af Københavns Lufthavn gør, at der inden for selve lufthavnsområdet er begrænsede interesser og mulighed for biologisk mangfoldighed. Der ligger to Natura-2000 områder i umiddelbar nærhed af lufthavnen ved henholdsvis Saltholm og den sydvestlige del af Amager. Der er foretaget en væsentlighedsvurdering i



henhold til krav i habitatsbekendtgørelsen for at afklare, om planens ændringer i beflyvning af lufthavnen kan medføre en væsentlig påvirkning af naturtyper og arter på udpegningsgrundlaget for de to berørte Natura 2000-områder. Det vurderes, at antallet af starter og landinger hen over Natura 2000-områderne maksimalt vil kunne øges med 1 procent i forhold til i dag. Brugen af banesystemet er i dag styret af blandt andet vindforhold, hvilket betyder, at brugen af banesystemet varierer meget. Derfor vil en forøgelse på op til 1 procent i praksis være langt mindre end den årstidsmæssige variation, der i forvejen gør sig gældende. Med baggrund heri vurderes det i væsentlighedsvurderingen, at planen kan realiseres uden at medføre en væsentlig påvirkning af udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områderne.

Der er en mindre sø på lufthavnens område øst for Kystvejen, der er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3, og som i henhold til reglerne ikke må ændres. Søen forventes ikke påvirket af aktiviteter i forbindelse med udviklingen. Ændringer, som kan have indflydelse på søen, vil være underlagt reglerne i naturbeskyttelsesloven.

Der er herudover registeret fredede og/eller sjældne og såkaldt rødlistede arter i nærheden af lufthavnen. Der er endvidere registreret grønbroget tudse i den østlige del af lufthavnsarealet, som ikke er omfattet af den foreslåede forskydning af tværbanen mod sydøst. Grønbroget tudse er en beskyttet art efter EU's habitatsdirektiv (en såkaldt bilag IV-art), hvorfor den videre tilvejebringelse af plangrundlag og behandling af konkrete projekter skal sikre, at arten ikke påvirkes.

Samlet set vurderes det, at planen, som lovforslaget giver mulighed for at realisere, i sig selv ingen påvirkning har på områdets økologiske funktionalitet og individbeskyttelse af bilag IV-arter samt af fredede eller rødlistede arter.

Transportministeriet kan henholde sig til de i miljøvurderingen anførte vurderinger af biodiversitet.

Høringssvarene giver anledning til en uddybning af lovforslagets bemærkninger i overensstemmelse med ovenstående for så vidt angår miljøkonsekvensvurderingerne i relation til biodiversitet.

2.1.6.7. Ejendomspriser

Anne Sidenius, Camilla Tiede, en borger bosiddende i Kastrup, Gitte Jensen, Grundejerforeningen Kastrupvænge,



Grundejerforeningen Ny Kastrup, Grundejerforeningen Tømmerupvang, Iben Lindemark, Jeppe Christensen, Jette Gørtz Smestad, Kristina Sehested, Kristine Isaack, Kongelundes Grundejerforening, Majbrit Fønnesbæk Hansen, Maria Dyrberg, Morten K. Seligmann, Rasmus Steenberger, Rasmus Ugilt, Sanne Martini, Susanne Mortensen, Thomas Nørup bemærker, at hvis flytrafikken og støjen stiger yderligere, er der en risiko for, at huspriserne falder. Borgerne henviser til en undersøgelse fra Skrydstrup Flyveplads, der viste, at hvis flystøjen stiger én db, så falder huspriserne med 0,5-1,1 procent.

Borgerne bemærker, at disse selv bor tæt på Københavns Lufthavn, Kastrup, og derfor risikerer, at pågældendes bolig falder i værdi, hvorfor borgerne mener, at en kompensationsordning må etableres for dem, der bor tæt ved Københavns Lufthavn, Kastrup. **Grundejerforeningen Ny Kastrup** bemærker, at den kompensationsordning skal på samme måde som de nødvendige målinger i både støj og ultrafine partikler være på plads, før en lov om mulighed for udvidelse af lufthavnen vedtages.

Christian Granhøj Alam Krause bemærker, at det bør fastlægges, om deres boliger bliver mindre værd grundet stigningen af flyvningerne, og såfremt det kan påvises, at boligpriserne falder som en konsekvens af udvidelsen, bør der ses på en mulighed for at kompensere de boligejere, der bor på Sydvestpynten.

Kongelundes Grundejerforening bemærker, at grundejerne i Kongelunden og på Sydvestpynten bor tæt på lufthavnen og risikerer, at deres boliger falder i værdi og potentielt stavnsbinder grundejerne, hvis lovforslaget vedtages, da boligerne ikke vil være egnede til beboelse og slet ikke til sommerhusområde, da det rekreative formål vil være med omvendt fortegn.

Linda og Thorbjørn Johannessen bemærker, at der er et økonomisk spørgsmål i, hvordan ejendomspriser falder i områderne omkring Københavns Lufthavn, Kastrup, og spørgsmålet er, om man kan sælge sit hus, eller om man er stavnsbundet grundet udviklingen af Københavns Lufthavn, Kastrup. De bemærker, at man generelt må overveje en ekspropriation af berørte ejendomme, da det efterhånden er ulideligt at være nabo til lufthavnen, og at det ikke virker som om, at de gener bliver mindre i fremtiden.



Mette Kure Hansen oplyser, at hun er imod en udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, fordi hun frygter, at prisen på familiens bolig vil falde markant, da området omkring lufthavnen vil blive mindre attraktiv grundet støj og forurening.

Michael Jensen bemærker, at han kan frygte for at blive stavnsbundet i sin bolig, da den vil blive usælgelig og miste stor værdi, såfremt lovforslaget vedtages, og at der bør indskrives kompensation for boligerne i området.

Nicolaj Hansen spørger til, hvilken konsekvens udvidelsesplanerne har for boligpriserne på Amager, især Kastrup, Tårnby, Dragør og dele af København S, da den øgede støjbelastning og luftforurening må påvirke borgernes lyst til at bosætte sig i områder på Amager. Nicolaj Hansen bemærker, hvis efterspørgslen på boliger falder i disse områder, vil det betyde, at boligpriserne falder, og der må og skal kompenseres for dette tab. Nicolaj Hansen mener, at konsekvensen er, at boligerne kan blive usælgelige, hvormed at kommunerne får svært ved at tiltrække borgere, mens der er risiko for stor fraflytning med konsekvens for kommunernes skatteindtægtsgrundlag. Han mener endvidere, at en fraflytning af ressourcestærke borgere og faldende boligpriser, kan skabe øgede belastning af kommunernes budget på Amager som konsekvens af udgifter til sygedagpenge, førtidspension og borgere, som bliver ældre og får flere kroniske sygdomme.

Susanne Felland bemærker ligeledes at være bekymret over, om prisen på deres ejendomme falder, hvis ikke Transportministeriet sætter en stopper for, at gamle cargofly kan lande og lette i Københavns Lufthavn, Kastrup, hele døgnet.

Thea Sandeman Jensen bemærker, at en stigning i støj højest sandsynlig også betyde et fald i huspriserne, hvorfor hun og hendes familie risikerer, at deres bolig falder i værdi. Derfor mener hun, at en kompensationsordning må etableres for dem, som en eventuel udbygning af lufthavnen vil påvirke.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at lovforslaget i sig selv ikke medfører øget antal flyvninger til og fra København Lufthavn, Kastrup, men alene har til formål at sikre en mere hensigtsmæssig trafikafvikling og arealanvendelse i lufthavnen. Der henvises til afsnit 2.1.6.2. for yderligere uddybning af dette.

Der vurderes på den baggrund heller ikke at være grundlag for en kompensationsordning eller ekspropriation af ejendomme i omkringliggende boligkvarterer.



For så vidt angår regler for start og landing med fragtfly i Københavns Lufthavn, Kastrup, reguleres dette ikke med nærværende lovforslag.

Høringssvarene giver således ikke anledning til ændringer af lovforslaget.

2.1.6.8. Kompensation til boligforbedring

Christian Granhøj Alam Krause bemærker, at økonomisk hjælp til støjforbedringer af boligerne, f.eks. i form af nye 4-lags termovinduer, også bør være en mulighed for beboerne, hvilket ikke ses muligt i den VVM, der for nærværende er udarbejdet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at lovforslaget i sig selv ikke medfører øget antal flyvninger til og fra København Lufthavn, Kastrup, men alene har til formål at sikre en mere hensigtsmæssig trafikafvikling og arealanvendelse i lufthavnen. Der henvises til afsnit 2.1.6.2. for yderligere uddybning af dette.

Der vurderes på den baggrund heller ikke at være grundlag for en kompensation til boligforbedring.

Høringssvaret giver således ikke anledning til ændringer af lovforslaget.

2.1.6.9. Øgede krav til og kontrol med Københavns Lufthavn, Kastrup

Anne Sidenius, Camilla Tiede, Dennis Jensen, en borger, en borger bosiddende i Dragør gennem knapt 20 år, en borger bosiddende et par kilometer fra lufthavnen, en borger bosiddende i Kastrup, Gitte Jensen, Grundejerforeningen Kastrupvænge, Grundejerforeningen Ny Kastrup, Grundejerforeningen Tømmerupvang, Iben Lindemark, Jeppe Christensen, Jette Gørtz Smestad, Karina Aagren, Kristina Sehested, Kristine Isaack, Kongelundens Grundejerforening, Majbrit Fønnesbæk Hansen, Maria Dyrberg, Morten K. Seligmann, Rasmus Steenberger, Rasmus Ugilt, Rikke Gunderstofte, Sanne Martini, Sidsel Ramdal, Susanne Mortensen, Svend Andersen, Thomas Nørup mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages, og at der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra Københavns Lufthavn, Kastrup, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. **Rasmus Ugilt** bemærker i forlængelse heraf, at der sjældent



kommer noget godt ud af at store forurenere selv skal undersøge deres egen forurening – det bør altid være en opgave for myndighederne.

Anne Sidenius, en borger bosiddende i Kastrup, Gitte Jensen, Grundejerforeningen Tømmerupvang, Jeppe Christensen, Karina Aagren, Kristina Sehested, Maria Dyrberg, Morten K. Seligmann, Rasmus Ugilt, Rikke Gunderstofte, Sanne Martini, Sidsel Ramdal, Svend Andersen, Thomas Nørup bemærker, at man udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, også må sætte krav til Københavns Lufthavn, Kastrup, sådan at stigningen i antal fly ikke medfører, at støj og luftforureningen øges til skade for børn og voksne i området. **Anne Sidenius, Camilla Tiede, en borger, en borger bosiddende i Kastrup, Gitte Jensen, Grundejerforeningen Kastrupvænge, Grundejerforeningen Tømmerupvang, Iben Lindemark, Jeppe Christensen, Jette Gørtz Smestad, Karina Aagren, Kristina Sehested, Kristine Isaack, Maya Arffmann, Majbrit Fonnesbæk Hansen, Maria Dyrberg, Morten K. Seligmann, Rasmus Steenberger, Rasmus Ugilt, Sanne Martini, Rikke Gunderstofte, Sidsel Ramdal, Susanne Mortensen, Svend Andersen, Thomas Nørup, Tina Bergløv Kjær** henviser til, at Københavns Lufthavn, Kastrup, skriver, at nye og moderne fly støjer mindre, hvorfor myndighederne gennem krav må sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns Lufthavn, Kastrup.

Anne Sidenius, Christian og Dorthe Frydenlund Bundgaard, en borger bosiddende i Kastrup, Gitte Jensen, Grundejerforeningen Ny Kastrup, Grundejerforeningen Tømmerupvang, Jeppe Christensen, Jette Gørtz Smestad, Karina Aagren, Kristina Sehested, Maria Dyrberg, Morten K. Seligmann, Rasmus Ugilt, Rikke Gunderstofte, Sanne Martini, Sidsel Ramdal, Svend Andersen, Thomas Nørup, Tina Bergløv Kjær bemærker, at med den stigende opmærksomhed på forurening og de sundhedsmæssige konsekvenser, som f.eks. PFAS-sagen er et eksempel på, må der som et minimum laves grundige undersøgelser af støj og luftforurening i områderne omkring lufthavnen samt være grundig og uvildig kontrol med Københavns Lufthavn, Kastrup, inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger tillades, og inden lovforslaget om et omfattende byggeri i Københavns Lufthavn, Kastrup, vedtages. **Christian og Dorthe Frydenlund Bundgaard** bemærker i forlængelse heraf, at den nuværende støj fra fragtflyvninger allerede er uacceptabel og med til at forstyrre nattesøvnen. **Camilla**



Tiede, en borger, Iben Lindemark, Kristine Isaack, Majbrit Fønnesbæk Hansen, Rasmus Steenberger og Susanne Mortensen bakker op om dette behov for grundig og uvildig kontrol forud for vedtagelsen af lovforslaget. **Maya Arffmann** bemærker ligeledes, at myndighederne må stille krav til lufthavnen om uvildig kontrol med henvisning til, at lufthavnen i dag kontrollerer sig selv, og at der udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, også må sættes krav til overvågning.

Anne Sidenius, Camilla Tiede, Christian og Dorthe Frydenlund Bundgaard, en borger, en borger bosiddende i Kastrup, Gitte Jensen, Grundejerforeningen Kastrupvænge, Grundejerforeningen Ny Kastrup, Grundejerforeningen Tømmerupvang, Helene Bach, Hans Christian Hansen, Iben Lindemark, Jeppe Christensen, Jette Gørtz Smestad, Karina Aagren, Kristina Sehested, Kristine Isaack, Majbrit Fønnesbæk Hansen, Maria Dyrberg, Maya Arffmann, Morten K. Seligmann, Rasmus Steenberger, Rasmus Ugilt, Rikke Gunderstofte, Sanne Martini, Sidsel Ramdal, Svend Andersen, Susanne Mortensen, Thomas Nørup, Tina Bergløv Kjær understreger, at de som borgere og naboer til Københavns Lufthavn, Kastrup, er nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener som Københavns Lufthavn, Kastrup. En stor del af borgerne bemærker, at den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og at borgerne ikke føler, at de har et godt overblik over, hvilke myndigheder der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand. **Hans Christian Hansen** finder den nuværende kontrol for lille og uansvarlig.

CPH uden udvidelse bemærker ligeledes, at der generelt for nuværende ikke er et overblik over Københavns Lufthavns miljø- og sundhedseffekt på nærmiljøet, da der ikke pågår en uvildig, tidsvarende og grundig overvågning af lufthavnens udledning af støj og luftforurening – og sundhedspåvirkningen af denne. De bemærker, at det gælder både udledningen fra fly i luft og på landjord, diverse maskiner/biler knyttet til lufthavnens drift, samt den afledte biltrafik som lufthavnen skaber.

CPH uden udvidelse bemærker, at den uvildige overvågning må igangsættes, inden en lovændring muliggør en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger, da det vil være rettidigt omhu og i tråd med et forsigtighedsprincip. De bemærker, at alternativet kan være, at vi om få år står med en ny skandale á la den igangværende



PFAS-skandale. CPH uden udvidelse bemærker, at det særligt gælder i forhold til den indretning af nye standpladser til passagerflyvninger, som lovforslaget giver mulighed for: den øgede mængde standpladser er placeret i det område, hvor der meget tæt på ligger udendørs fritidsfaciliteter, skoler og dagtilbud.

En langvarig nabo til Københavns Lufthavn, Kastrup, oplyser, at de målemetoder for så vidt angår støj og partikelforurening, som Københavns Lufthavne A/S anvender, ikke er tidssvarende, og at han ikke har tillid til objektiviteten af de udførte målinger.

Helene Bach bemærker, at sikkerhedsbristen fra 2021 er et eksempel på, at den udbredte egenkontrol, som lufthavnen har, ikke fungerer, og at PFAS-forureningen, som bl.a. stammer fra brandpladsen, er et andet eksempel, på at kontrollen er mangelfuld, og at myndighedernes krav og opfølgning herpå slet ikke er tilstrækkelig.

Hun bemærker, at luftforurening og støj i vid udstrækning er egenkontrol med alt for få ressourcer fra uafhængige myndigheder til at følge op og stille krav. Helene Bach bemærker, at der må laves løbende uafhængige målinger af støj og luftforurening.

Jens Peter Jensen bemærker, at myndighederne fremover som det mindste bør føre tilsyn med, at støjgrænser og forurening er inden for fastsatte grænseværdier i EU med henvisning til, at myndighederne i Danmark alene lader forurenere i form af Københavns Lufthavne A/S stå for at undersøge.

Jens Peter Jensen henviser til, at der også var engang, vi ikke havde et uvildigt tilsyn omkring banker og finansielle selskaber i Danmark, hvilket man har rettet op på, da det viste sig at være en dårlig idé. Han henviser til, at det må forstås at det er økonomiske forhold og ikke befolkningens sundhed, hvor myndighedernes prioriteringer ligger.

Jørgen Jans Hagen og Marianne Hagen bemærker, at det er dybt bekymrende i et retssamfund som det danske, at de politikere, der skal overholde landets love, tillader grov inhabilitet i forbindelse trafikudvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, fra 22 millioner til 50 millioner flypassagerer og en omfattende øgning af fragtflyvning i nattetimerne til stor gene for borgernes nattesøvn i en af mest bynære lufthavne i Europa. Jørgen Jans og Marianne Hagen mener, at der af hensyn til borgernes sundhed og helbred



må sikres en ordentlig uafhængig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, der forestår støjmålingerne.

Jørgen Jans og Marianne Hagen finder, at det er stærkt problematisk, at et privatejet lufthavnsselskab i form af Københavns Lufthavne A/S selv foretager egenkontrollen i forbindelse med øget lufthavnsaktivitet langt ud i fremtiden – dette både for så vidt angår støj, røg, luftgener, luftforurening, partikelforurening, sikring af vandmiljøet og havmiljøet og fuglelivets påvirkning af flyvesikkerheden.

Jørgen Jans og Marianne Hagen finder det bekymrende, at det er Københavns Lufthavns egen miljøkontrol, der kontrollerer sig selv, også set i kontekst af, at der er store problemer med befolkningens tillid i Dragør og Tårnby, hvor der er omfattende støjproblemer, luftgener, CO₂-udledning, PFAS-grundvandsforurening, udledning af flybrændstof via overfladevandet, omfattende partikelforurening i og over Københavns Lufthavn, Kastrup. De henviser endvidere til, at medarbejdere fra 3F har fået tildelt erstatning for testikelkræft.

Jørgen Jans og Marianne Hagen henviser til, at det står endnu mere galt til med lufthavnens egen miljø- og fuglekontrol, der skulle forhindre livstruende fuglekollisioner i og over lufthavnen. Ifølge Jørgen Jans og Marianne Hagen har dette paradoksalt nok gjort Københavns Lufthavn, Kastrup, til en af de mest fugleplagede lufthavne i verden og har kostet diverse internationale flyselskaber, der benytter sig af Københavns Lufthavn, Kastrup, og deres forsikringsselskaber hundredvis af millioner, muligvis flere milliarder, i form af skader på fly og dyre reparationer. Jørgen Jans og Marianne Hagen henviser til, at siden Københavns Lufthavn, Kastrup, fik faglig biologisk fuglekontrol ved VVM'en i 1992-3, har lufthavnen givet los og grønt lys for talrige fuglefredninger få kilometer fra lufthavnen i tæt samarbejde med de naturinteresseorganisationer, der har krævet og rejst de pågældende fredninger. Jørgen Jans og Marianne Hagen henviser til, at dette er et paradoks, der rejste en mediestorm i luftfartskredse mod Københavns Lufthavn, Kastrup, for at krænke en luftfartsaftale, der skulle forhindre, at fuglereservater ikke måtte ligge inden for en radius af 13 kilometer fra lufthavne. Jørgen Jans og Marianne Hagen spørger til, hvad Københavns Lufthavne A/S' interesse var i så tætliggende og givetvis ulovlige fuglereservater 2-4 kilometer fra lufthavnen.

Endvidere bemærker Jørgen Jans og Marianne Hagen, at der konstateret PFAS-forurening fra Københavns Lufthavn, Kastrup, og at lufthavnsledelsen havde mere travlt med at sende milliarder i skat tely end at gøre noget ved PFAS-forureningen på brandpladsen, og



at lufthavnens miljøkontrol ikke gjorde noget for at forhindre forureningen. Jørgen Jans og Marianne Hagen henviser i den forbindelse til et nyhedsklip fra TV2 News.

Nicolaj Hansen spørger til, om vi skal acceptere, at der ikke laves ordentlige undersøgelser om udvidelsesplanerne og lokalplanændring med en risiko om, at der opstår en ny Lynetteholmsag, og spørger til, om vi skal acceptere, at der ikke føres ordentlige eksterne kontroller med Københavns Lufthavn, Kastrup, egne støj- og luftforureningsmålinger.

Nicolaj Hansen mener, der skal stilles ambitiøse krav til Københavns Lufthavn, Kastrup, om at reducere støjbelastningen og luftforurening, og at der skal laves eksterne undersøgelser på støjbelastningen af den nuværende situation og den fremtidige udvidelse. Ligeledes skal der ifølge ham laves eksterne undersøgelser af den nuværende luftforurening og fremtidige luftforurening og konsekvenserne af dette. Nicolaj Hansen mener også, der skal udføres kontrol med lufthavnen således, at der sikres en effektiv bæredygtig udvikling af lufthavnen. Han påpeger, at der skal lyttes til beboere i nærmiljøet, og at der skal være kontrol af støj, indrapporterede gener fra lufthavnen og kontrol af luftforurening. Nicolaj Hansen mener, det er på tide, at Københavns Lufthavn, Kastrup, giver mere tilbage til lokalmiljøet, og at staten og Tårnby Kommune har ambitiøse mål om fremtidens lufthavn med klimaet og befolkningens helbred og sundhed i fokus.

Tina Bergløv Kjær bemærker, at man som nabo til lufthavnen ofte hører Københavns Lufthavn A/S argumentere med, at udviklingen fra deres side har været, at de har reduceret luftforurening og støj. Hun oplyser, at dette er stik modsat af, hvad de som naboer oplever, og at de simpelthen ikke kan forstå, at der ikke bliver foretaget uvildige målinger af lufthavnens støj og luftforurening. Tina Bergløv Kjær mener, at myndighederne må begynde at stille større krav til lufthavnen og foretage uvildige prøver og kontrol.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at tilsyn med og kontrol af støvniveauer, forureningsniveauer, Københavns Lufthavn A/S' støjmålinger mv. ikke reguleres med nærværende lovforslag, men derimod den relevante plan- og miljølovgivning, herunder i lufthavnens miljøgodkendelse.

Høringssvarene giver på den baggrund ikke anledning til ændringer af lovforslaget.



2.1.6.10. Støjmålingstekniske bemærkninger

Peter og Sofie Astrid Jensen bemærker, at de som naboer til Københavns Lufthavn, Kastrup, er bekymret for øget støj som følge af lovforslaget, herunder øget fragtflyvning og natflyvning. Peter og Sofie Jensen stiller i forlængelse heraf en række støjtekniske spørgsmål.

Peter og Sofie Jensen bemærker, at de forstår, at metoden, man anvender til beregning af støj, ikke kan indregne effekten af støjafskærmende bygninger eller landskabselementer, men at det er hensigten, at metoden udvides med en mulighed for at tage højde for akustisk hårde overflader, f.eks. en sø eller havet. Peter og Sofie Jensen spørger i forlængelse heraf, hvad konsekvensen vil være af at medtage akustisk hårde overflader, f.eks. havet, i forhold til støj-beregningen af støjbelastningen, som lovforslaget medfører.

Peter og Sofie Jensen forstår det således, at forpladser, rulleveje og lignende områder med akustisk hårde overflader er en betydelig del af terrænet i Københavns Lufthavn, Kastrup, og spørger, om det er rigtigt forstået, at disse arealer i dag opgøres som bløde overflader og i forlængelse heraf spørger de, om det har indflydelse på støj-beregningen.

Peter og Sofie Jensen spørger dernæst, om det vil ske automatisk, at beregningsmetoden Københavns Lufthavn, Kastrup, skal bruge vil blive udvidet med akustisk hårde overflader, når det er muligt, eller om den relevante vejledning skal opdateres, og hvornår det i så fald vil kunne ske.

Peter og Sofie Jensen bemærker, at de forstår det således, at støjfølsomme områder, der ikke tidligere har være anset som støjbelastede, kan ændre status til at være støjbelastede og spørger i forlængelse heraf, om tilsynsmyndigheden ved konkret sagsbehandling i situationer, hvor støjbelastningen fra en flyveplads øges alene på grund af ændrede beregningsmetoder ved krav om overholdelse af vilkår tage hensyn til, at de ændrede beregningsresultater ikke er udtryk for, at støjen er øget, men dog at den er højere end hidtil antaget. De spørger endvidere, om tilsynsmyndigheden, hvis en opdateret støj-beregningsmetode viser, at der reelt er mere støj, end man troede, da skal følge op med skærpede krav om overholdelse af disse vilkår. Peter og Sofie Jensen spørger også, om hvis man inden længe opdaterer metoden til støj-beregning til at kunne indeholde akustisk hårde overflader, som alt andet lige vil medføre højere støjværdier, om det så vil ændre tilsynsmyndighedens vurdering af overholdelse af vilkår.



Peter og Sofie Jensen forstår det således, at man skal være opmærksom på, at de beregnede niveauer for støjbidraget fra taxikørsel kan blive højere ved brug af ny støjberegningsmetode Nord2000 og spørger i forlængelse her, om de kan gå ud fra, at den kommende anvendelse af Nord 2000, som alt andet lige vil medføre højere støjværdier, vil skærpe tilsynsmyndighedens vurdering af overholdelse af vilkår. Peter og Sofie Jensen bemærker, at de også forstår, at hvis det kan påvises, at støj fra taxikørsel i alle relevante støjfølsomme naboerområder er uden betydning for den samlede støj, kan yderligere beregninger udelades og spørger i forlængelse heraf om, hvordan man kan påvise det, hvilken metode anvendes her.

Peter og Sofie Jensen bemærker, at støj fra øvrige terminalaktiviteter beregnes som anført i vejledning 5/1994 /1/, hvori der indgår støj fra taxikørsel, der ikke er knyttet til starter og landinger, f.eks. kørsel til motorafprøvning eller kørsel mellem standpladser og hangarer, der ikke er knyttet til start eller landing og spørger, om regler for terminalaktiviteter vil blive opdateret i forbindelse med implementeringen af lovændringen, så de er opdateret med nyeste viden.

Peter og Sofie Jensen henviser til, at hvis beregning af den samlede støj i beregningspunkter, der repræsenterer alle relevante støjfølsomme naboerområder, viser, at støj fra taxikørsel er uden betydning for den samlede støj, kan det udelades at kombinere de to datasæt i samlede støjkonturer og spørger her, hvad det vil sige at være "uden betydning".

Peter og Sofie Jensen spørger til, om det er korrekt, at de hidtidige vejledende grænseværdier for støj fra fly ved start og landing er angivet som den vægtede døgnmiddelværdi, LDEN, og at de fastholdes uændret. De spørger ligeledes, hvorfor man fortsat arbejder med vejledende grænseværdier, hvorfor de vejledende grænseværdier fastholdes uændret, og hvad det betyder, at "Lnight" angives uden det tillæg på 10 dB, der anvendes ved beregning af LDEN?

Transportministeriet skal hertil bemærke, at støjmålingstekniske forhold ikke reguleres med lovforslaget. Disse forhold henhører under miljølovgivningen.

Høringssvarene giver således ikke anledning til ændring af lovforslaget.



2.2. Bemærkninger til de enkelte bestemmelser i lovforslaget

2.2.1. Lovforslagets § 2 om arealafgrænsning

Københavns Lufthavne A/S (CPH) bemærker, at CPH anser lovudkastets § 2 som en indirekte regulering af lufthavnskapaciteten og påpeger i denne forbindelse, at CPH allerede er underlagt en kapacitetsforpligtigelse i medfør af luftfartslovens § 57, stk. 2, som sikrer, at CPH hverken kan afhænde arealer eller lukke for baner, der fører til en utilstrækkelig kapacitet. Kapacitetsforpligtelsen er efter CPH's opfattelse en meget velfungerende reguleringsmekanisme, og CPH påpeger, at CPH's efterlevelse heraf ikke på noget tidspunkt er blevet udfordret af transportmyndighederne, som fører tilsyn med forpligtelsen. CPH henviser i den forbindelse også til ønsket om at hindre dobbeltregulering.

CPH henviser til, at lovteksten bestemmer, at nye permanente anlæg og bygninger i Københavns Lufthavn alene må etableres inden for den i bilag 1 angivne arealafgrænsning og foreslår i den forbindelse, at bestemmelsen tilpasses den gældende formulering i udbygningsloven ("*Udbygningen skal foretages inden for lufthavnens nuværende grænser*"). Særligt indsnævringen til sætningen "Nye permanente anlæg og bygninger" bør ifølge CPH udgå. CPH begrundet dette med, at forslaget om brug af (tilpasset) gældende formulering for den totale arealafgrænsning skal ses i lyset af, at den foreslåede § 2, stk. 1, i kombination med kortbilaget kan have en u hensigtsmæssig restriktiv betydning for lufthavnens arealanvendelse i strid med den fleksibilitet, der er tilsigtet med lovforslaget.

CPH bemærker, at CPH ikke vil placere større primære lufthavnsanlæg som terminaler, hangarer, standpladser, rulleveje med mere uden for det af CPH ejede areal, men at CPH ser behov for til enhver tid at kunne etablere lufthavnstekniske anlæg, såsom master, radar, vandrensningsanlæg, målestationer til eksempelvis støj og partikler og andet teknologisk udstyr uden for det af CPH ejede areal, således at CPH også i fremtiden kan leve op til gældende krav. CPH oplyser, at placering af sådanne anlæg uden for det af CPH ejede areal alene vil ske i nødvendigt omfang, som det allerede er tilfældet i dag, og at det ikke kan være hensigten med bestemmelsen at begrænse en sådan anvendelse. CPH finder, at der således er behov for en mere fleksibel bestemmelse for arealafgrænsningen direkte i lovteksten og ikke alene i bemærkningerne; eksempelvis "*Udvikling af Københavns Lufthavn skal foretages inden for den arealafgrænsning, der fremgår af bilag 1*".



CPH ser også behov for at kortbilaget opdateres, så afgrænsningen omfatter samtlige arealer, som CPH ejer. Alle de af CPH ejede arealer bør kunne anvendes til lufthavnsformål, idet formålet med ejerskabet af arealerne ellers forspildes. CPH bemærker, at en regulering, der leder til usikkerhed om, hvad CPH kan anvende sine arealer til, der ikke er omfattet af kortbilaget til loven, skaber fortolkningstvivil. CPH anmoder derfor om, at der skabes klarhed over anvendelsesmulighederne for disse arealer. CPH har vedhæftet et kort, hvor de af CPH ejede arealer, som ikke ses omfattet af lovforslagets kortbilag, er fremhævet.

For så vidt angår den foreslåede § 2, stk. 2, henviser CPH til, at det fremgår, at det til Københavns Lufthavn tilhørende areal ikke må formindskes ved frasalg eller lignende. CPH foreslår, at stk. 2 udgår af lovforslaget. CPH anser formålet med en frasalgsforbudsbestemmelse som opfyldt med CPH's kapacitetsforpligtelse i henhold til vilkårene i luftfartslovens § 57, hvor transportministeren kan modsætte sig foranstaltninger, herunder frasalg af et areal, hvis det vurderes, at den aeronautiske kapacitet er i fare. CPH stiller endvidere spørgsmålstegn ved, om det foreslåede indgreb i ejendomsretten er ekspropriation.

CPH bemærker dernæst, at det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at "med frasalg *eller lignende*" forstås blandt andet langtidserhvervsudlejning. CPH oplyser, at CPH først og fremmest investerer i aeronautisk kapacitet, hvorefter ejendomsudvikling herudover oftest sker ved, at tredjemand investerer og opfører bygninger på lejet grund (CPH's grund), og at enkelte opfører bygninger til eget brug, men de fleste ejendomsudviklere vil være investorer, der udlejer bygningerne. CPH oplyser, at hvis CPH pålægges restriktive krav, vil det begrænse lysten for tredjemænd til at investere langsigtet i bygninger eller til at etablere deres virksomhed i CPH frem for andre lufthavne. CPH bemærker, at lovbestemte opsigelsesvarsler vil afskrække investorer, idet det vil påvirke risikobilledet og finansieringsmuligheder, f.eks. vanskeliggøre realkreditbelåningsmulighederne med videre. CPH supplerer dette med at oplyse, at indtægter fra CPH's ikke-aeronautiske aktiviteter bidrager væsentligt til, at CPH har kunnet holde et højt investeringsniveau i den aeronautiske kapacitet, hvorfor det er afgørende, at CPH ikke pålægges restriktive krav, der vil begrænse udviklingen af ikke-aeronautiske aktiviteter.

CPH bemærker, at hvis Transportministeriet ikke er indstillet på at lade § 2, stk. 2 udgå i sin helhed, skal CPH, med baggrund i ovenstående, foreslå, at "*eller lignende*" slettes fra både lovtæst og bemærkninger.



CPH skal gøre opmærksom på, at med kapacitetsforpligtelsen for øje indeholder CPH's erhvervslejekontrakter allerede bestemmelser, som gør det muligt for CPH at opsiges lejemålet til brug for aeronautisk kapacitet. Det er unødvendigt med yderligere regulering, når kapacitetsforpligtelsen allerede sikrer formålet.

CPH ser derudover positivt på, at transportministeren i særlige tilfælde kan dispensere fra bestemmelsen i § 2, stk. 2, og på baggrund af CPH's bemærkninger ovenfor til § 2, stk. 1, om den (for) restriktive bestemmelse om arealafgrænsning, finder CPH det nødvendigt, at dispensationsmuligheden – såfremt § 2 stk. 1 og stk. 2 bibeholdes i lovforslaget – udvides til også at omfatte § 2, stk. 1. Det vil ifølge CPH være en nødvendig sikkerhedsventil, hvis CPH eksempelvis bliver pålagt krav, der nødvendiggør en placering af lufthavnsanlæg uden for arealafgrænsningen i kortbilaget.

Dragør Kommune bemærker i et supplerende høringssvar, at kommunen er blevet opmærksomme på, at Københavns Lufthavne A/S har indsendt høringssvar til lovforslag om lufthavnen, hvor de ønsker at få inddraget en del af deres areal, der er beliggende i Dragør Kommune, i det kortbilag, der medfølger til lovforslaget. Kommunen bemærker, at arealet er en del af det nye landsplandirektiv fra december 2021 som udlægger et større område til erhvervsudvikling i Dragør Kommune. Dragør Kommune vurderer, at det muligvis kan vanskeliggøre en samlet planlægning og udvikling af hele erhvervsområdet bl.a. i forhold til tidsperspektiver i planlægningen, og sikring af en samlet karakter i området, herunder den overordnede vejføring, hvis lufthavnens område ikke indgår i den nye lokalplan for området.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at kortbilaget til lovforslaget er udformet i overensstemmelse med den nuværende geografiske afgrænsning af lufthavnsarealet. Der lægges med lovforslaget ikke op til at udvide lufthavnens areal med yderligere arealer, da dette ikke ligger inden for rammerne af den bagvedliggende politiske aftale.

Transportministeriet bemærker dernæst, at lovforslaget ikke har til formål at hindre, at master, radarer, støjmålere, diverse tekniske anlæg mv. af bl.a. lovgivningsmæssige årsager placeres uden for det areal, der er angivet i lovforslagets bilag 1. På baggrund af Københavns Lufthavne A/S' bemærkninger anser ministeriet det for formålstjenstligt at ensrette ordlyden af lovforslagets § 2, stk. 1, om den arealmæssige begrænsning af udbygning af Køben-



havns Lufthavn, Kastrup, med den nugældende bestemmelse i udbygningslovens § 2, stk. 1, 2. pkt., 1. led, med henblik på at sikre varetagelsen af førnævnte hensyn.

For så vidt angår forbuddet mod frasalg af delarealer fra lufthavnens samlede areal bemærker Transportministeriet, at dette ikke nødvendigvis er omfattet af kapacitetsreguleringen i medfør af luftfartslovens § 57, stk. 2. Væsentlige ændringer af Københavns Lufthavn, Kastrup, kræver i medfør af luftfartslovens § 55, stk. 1, tilladelse fra Trafikstyrelsen, mens Københavns Lufthavne A/S ligeledes i sin driftstilladelse til Københavns Lufthavn, Kastrup, er forpligtet til at underrette transportministeren om ethvert forslag til beslutning, disposition, omlægning af driften eller fysiske ændringer, der ikke er omfattet af § 55, stk. 1, og som indebærer en væsentlig risiko for, at flyvepladsen ikke vil kunne tilbyde den beskrevne nødvendige kapacitet, jf. luftfartslovens § 57, stk. 2, nr. 8. Frasalg af delarealer i Københavns Lufthavn, Kastrup, vil dog ikke nødvendigvis være underlagt hverken tilladelses- eller underretningsforpligtelsen afhængig af de konkrete omstændigheder. I relation til spørgsmålet om, hvorvidt ubetinget langtidsudlejning skal sidestilles med frasalg af delarealer og ligeledes omfattet af forbuddet i den foreslåede § 2, stk. 2, bemærker ministeriet, ubetinget langtidsudlejning i praksis vil have samme arealanvendelsesmæssige begrænsninger som frasalg. Ministeriet har i den forbindelse noteret sig, at Københavns Lufthavne A/S oplyser, at Københavns Lufthavne A/S med kapacitetsforpligtelsen for øje allerede i dag sikrer, at erhvervslejekontrakter indeholder bestemmelser, som gør det muligt for Københavns Lufthavne A/S at opsig lejemalet til brug for aeronautisk kapacitet. Den foreslåede bestemmelse har således karakter af en formaliseret videreførelse af den eksisterende kontraktindgåelsespraksis.

Det er desuden Transportministeriets klare vurdering, at den foreslåede bestemmelse ikke har ekspropriativ karakter.

Høringssvarene giver således anledning til en omformulering af lovforslagets § 2 i relation til muligheden for at placere master mv. uden for det i bilag 1 angivne areal.

2.2.2. Lovforslagets § 3 om banekapacitet, herunder tværbanen

Danish Airline Pilots Association (DALPA) og **Flyvebranchens Personale Union (FPU)** bemærker, at en afkorting af bane 30 i Københavns Lufthavn, Kastrup, vil få mærkbare og særdeles negative konsekvenser for infrastrukturen til og fra Danmark



via Københavns Lufthavn, Kastrup, og DALPA og FPU fraråder derfor på det kraftigste sådan en afkortning.

DALPA og FPU bemærker, at Københavns Lufthavn, Kastrup, er den sidste indgang til Danmark fra udlandet, når kraftige vejrforhold finder vej til hovedstadsområdet, og at Øresundsforbindelsen og færgerne i kraftig vind lukker ned, hvorfor infrastrukturen i lufthavnen er af afgørende betydning for den grænseoverskridende mobilitet. DALPA og FPU bemærker, at det er baneforholdene i Københavns Lufthavn, Kastrup, der afgør, hvorvidt hovedstaden er i stand til at håndtere landende lufttrafik i kraftig vind, og at en forringelse af baneforholdene utvivlsomt vil påvirke lufttrafikken på en sådan måde, at det vil føre til aflysninger, forsinkelser eller omdirigering af lufttrafik til andre lufthavne.

DALPA og FPU påpeger, at i sådanne tilfælde vil luftfartsselskaberne i Københavns Lufthavn, Kastrup, blive påvirket særdeles negativt, da aflysninger, omdirigeringer eller markante forsinkelser efterfølgende kan udmønte sig i erstatningsansvar i medfør af flypassagerrettighedsforordningen (forordning (EF) nr. 261/2004). DALPA og FPU påpeger, at disse konsekvenser også vil påvirke den enkelte passager, der vil opleve unødvendige forsinkelser eller aflysninger af flyrejser, og at det i sidste ende vil have mærkbar indvirkning på det samlede passagertal i Københavns Lufthavn, Kastrup.

DALPA og FPU bemærker, at en lufthavn bedømmes ud fra dens beliggenhed og regularitet, og at Københavns Lufthavn, Kastrup, med sin centrale placering og for nuværende attraktive regularitet har et godt renommé at beskytte. DALPA og FPU finder, at en forkortelse af bane 30 vil medføre, at ovenstående kommer under et uhensigtsmæssigt pres, da kraftige vejrforhold på en forkortet landingsbane vil påvirke afgang- og ankomsttider i lufthavnen for bestandigt. DALPA og FPU bemærker, at i sådanne tilfælde vil flypassagerrettighedsforordningen, hvor det påhviler selskaberne at kompensere betalende gæster, endnu engang træde i kraft og føre til både utilfredse passagerer og luftfartsselskaber.

DALPA og FPU oplyser, at erfaringsudtalelser fra flere piloter konkluderer, at en forkortelse af bane 30 er en direkte nedgradering af landingsbanen, hvilket ikke blot medfører forsinkelser, aflysninger og omdirigeringer med økonomiske konsekvenser for luftfartsselskaberne, men samtidigt udgør en reel sikkerhedsrisiko for passagerer og medarbejdere. Vurderingen er ifølge DALPA og FPU entydig, at en landing på forkortet landingsbane i kraftige vejrforhold



vil forøge risikoen for incidents eller accidents. DALPA og FPU påpeger, at der er en væsentlig forskel i, hvordan landingsberegninger i teoretisk forstand afviger fra landinger i praktisk forstand, og at aktuelle vejrforhold kan være en medvirkende faktor til, at en landingsdistance i praksis ikke er at sidestille med en teoretisk beregning af landingsdistance. DALPA og FPU oplyser, at hver eneste meter landingsbane er essentiel som pilot, og at det vil øge risikofaktoren betydeligt, hvis der mangler bare en meter. DALPA og FPU ønsker ligeledes at minde om, at en landingsdistance vil være kraftigt forøget i vinterlige vejrforhold, og at tilisede baner og kraftig vind oftest er sammenfaldende faktorer, der begge øger landingsdistancen. Af sikkerhedsmæssige årsager kan DALPA og FPU derfor kun appellere til, at planerne for en baneforkortelse af bane 30 i Københavns Lufthavn, Kastrup, opgives.

DALPA og FPU bemærker endvidere, at en forkortelse af bane 30 herudover vil være en forringelse af adskillige parametre for både selskaber, flyveledere og passagerer. DALPA og FPU finder, at udviklingen af Københavns Lufthavn, Kastrup, er en vigtig brik i kvaliteten af infrastrukturen i Danmark, men at udviklingsprojekter aldrig må være på bekostning af sikkerheden og regulariteten i lufttrafikken. DALPA og FPU bemærker, at den medfølgende forsinkelsesrisiko samtidigt vil bevirke, at luftfartsselskaberne er nødsaget til at hæve prisen på billetter for at kompensere for eventuelle kompensationsbetalinger til forsinkede passagerer, og at øgede billetpriser vil føre til faldende passagertal, som vil påvirke både selskaber, men i den grad også lufthavnen. DALPA og FPU bemærker, at en forkortelse af bane 30 potentielt også vil være medvirkende til, at selskaber fravælger at benytte lufthavnen, da øget risiko for omdirigeringer kan påvirke selskabernes indtjening negativt.

DALPA og FPU oplyser, at i kraftige vejrforhold vil der typisk være Single Runway Operation i brug i lufthavnen, hvilket resulterer i forsinkelser. DALPA og FPU forklarer, at ved normal flyoperation er det muligt for selskaberne at planlægge deres turer uden alternativ landingsmulighed, såfremt visse parametre er opfyldt, og at ved sådan planlægning kan man nedsætte den lovpåkrævede brændstoffmængde, hvilket medfører lavere brændstofforbrug på ruten i sig selv, da flyvemaskinen får en lavere totalvægt. Disse parametre opfylder en planlagt rute til Københavns Lufthavn, Kastrup, ifølge DALPA og FPU. DALPA og FPU påpeger, at det er vigtigt at give selskaberne så stor sikkerhed i at lande som overhovedet muligt, og at lavere landingsikkerhed vil resultere i, at selskaberne vil øge brændstoffmængden og dermed også brændstofforbruget, som har en direkte negativ indflydelse på miljøet. DALPA og FPU bemærker, at jo større risiko, der er for forsinkelse



ved f.eks. at bringe et fly i en holdning position, jo større chance er der for, at piloten vil tage yderligere brændstof med for at øge sikkerheden til et acceptabelt niveau.

Det er DALPA og FPU's klare vurdering, at en forkortelse af bane 30 vil resultere i en forringet service, et forringet sikkerhedsniveau og en negativ påvirkning af miljøet hos Københavns Lufthavn, Kastrup. DALPA og FPU bemærker, at det er yderst vigtigt, at de services, som Københavns Lufthavn yder i dag, bliver ved med at være på et så højt plan fremadrettet, og at gå på kompromis kan resultere i en nedsat indtjening for lufthavnen og en forøget omkostningsrisiko for selskaberne. DALPA og FPU afslutter med at bemærke, at den service, som Københavns Lufthavn leverer i dag, er en af Europas bedste og indstiller til, at det skal fortsætte sådan.

Danish Air Traffic Controllers Association (DATCA) bemærker at være af den opfattelse, at en afkortning og delvis lukning af bane 12/30 i Københavns Lufthavn, Kastrup, vil få mærkbare og særdeles negative konsekvenser for infrastrukturen til og fra Danmark via Københavns Lufthavn. DATCA fraråder på det kraftigste en sådan afkortning.

DATCA oplyser, at et luftfartøj i forbindelse med start og landing har brug for så meget direkte modvind som muligt, hvorfor det optimale valg af start- og landingsbane altid er den/de baner, der peger i retning mod vinden. I forlængelse heraf bemærker DATCA, at i Københavns Lufthavn, Kastrup, ligger hovedbanerne (RWY 04/22) i kompasretningerne 40 og 220 grader, og at der er to hovedbaner, som er parallelle, hvilket gør, at der kan startes på den ene bane, mens der landes på den anden bane, og at Københavns Lufthavn, Kastrup, også har en krydsbane eller tværbane (RWY 12/30), som ligger i kompasretningerne 120 og 300 grader. Den samlede banekonstellation i Københavns Lufthavn, Kastrup, dækker ifølge DATCA alle behov for baneretninger i forbindelse med alle slags vejrtyper, og denne stærke konstellation gør, at Københavns Lufthavn, Kastrup aldrig lukker for starter og landinger på grund af infrastrukturen opbygning. DATCA bemærker, at det i sig selv er både beundrings- og bemærkelsesværdigt, og at den stærke konstellation af baner gør Københavns Lufthavn, Kastrup, attraktiv for alle rejsende, da regulariteten, effektiviteten og ikke mindst forudsigeligheden/tilgængeligheden for ens rejse er i den absolutte topklasse i verden.

DATCA bemærker, at den nuværende infrastruktur i Københavns Lufthavn, Kastrup, er et stykke specielt dansk infrastruktur, som er essentiel for fremadrettet at opretholde samme regularitet som i



dag. DATCA bemærker, at til sammenligning er det værd at bemærke, at mange af de store europæiske lufthavne alle har baneretninger, der ligger i en mere optimal vindretning end Københavns Lufthavn, Kastrup, banesystem, og at disse lufthavnes banesystemer ligger i en mere øst-/vestlig retning og dermed i større grad tager højde for den meget udbredte øst-/vestenvind.

DATCA bemærker, at i tilfælde af at tværbanen (bane 12/30) gøres kortere, og der lukkes for operationer i bestemt retning, vil det, hævet over enhver tvivl, betyde perioder, hvor Københavns Lufthavn, Kastrup, er lukket for operationer til stor gene for de rejsende.

For så vidt angår argumenterne i lovforslaget henviser DATCA til, at det angives i forslaget, at Københavns Lufthavn, Kastrup, ved en ændring af tværbanen fortsat vil ligge inden for ICAO's anbefaling om en anvendelsesprocent på 95. DATCA bemærker, at 95 procent umiddelbart kan lyde af meget, men hvis man tager genen for den enkelte borger i betragtning, så bliver tallet af en markant og anseelig størrelse.

DATCA henviser til, at Københavns Lufthavn, Kastrup, i 2019 håndterede ca. 30 millioner passagerer årligt, og med en anvendelsesprocent på 95 procent vil det betyde, at 1,5 millioner borgere potentielt vil blive berørt af en banelukning og baneforkortelse. DATCA bemærker, at Københavns Lufthavn A/S' ambition om at nå et årligt passagertal på ca. 40 millioner passagerer, vil betyde, at potentielt 2 millioner borgere vil blive berørt, hvilket er store tal med store konsekvenser til følge for den enkelte borger.

DATCA bemærker, at adgangen/tilgangen til Københavns Lufthavn, Kastrup, i dag er 100 procent på grund af den nuværende gode banekonstellation, og at hvis en banelukning og baneforkortelse gennemføres, betrædes der urørte vande, og i takt med stigningen i mere ekstreme vejrfænomener, vil det få mange uforudsigelige konsekvenser for den enkelte borger.

DATCA henviser dernæst til, at det vurderes i lovforslaget, at de samfundsøkonomiske gevinster vil overstige de omkostninger, der forbundet med en ændring af tværbanen og bemærker, at hvis tilgangen til banelukningen og baneforkortelsen udelukkende er merkantil, er ovenstående korrekt, men betragtes bane 12/30 som et stykke kritisk dansk infrastruktur med tilgængelighed for øje, så bliver resultatet et helt andet.

DATCA bemærker, at værdien af altid at have 100 procent tilgængelighed til Danmark via luften ikke kan gøres op monetært, da det



handler om værdien af at kunne komme hjem til sin familie i tide, at kunne stole på, at Danmark altid er tilgængeligt og sikkerheden i at vide, at Københavns Lufthavn, Kastrup, og dermed Danmark, altid er åbent.

DATCA henviser dernæst til, at det fremgår, at lovforslaget ikke har administrative konsekvenser for borgerne og bemærker, at hvis potentielt 2 millioner passagerer årligt bliver berørt af banelukningen og baneforkortelsen, så vil det unægtelig få administrative konsekvenser for borgerne i form af erstatningssager, tabt arbejdsfortjeneste, omkostningsrefusioner mv.

DATCA konkluderer, at der er god grund til at tænke sig godt om, inden et stykke dansk infrastruktur af høj klasse sløjfes uanset årsagerne hertil. DATCA oplyser, at den tilgængelighed, der i dag findes for samtlige rejsende/brugere af Københavns Lufthavn, Kastrup, er unik, og at betydningen heraf ikke kan undervurderes. DATCA beskriver, at hvor man som rejsende i dag altid kommer hjem til Danmark, vil man ved en lukning af tværbanen i fremtiden komme til at opleve, at man strander i f.eks. Stockholm eller andre europæiske lufthavne til stor gene for den enkelte borger.

Dansk Industri (DI), DI Transport, DI Hovedstaden og Brancheforeningen Dansk Luftfart bemærker i et fælles høringssvar, at fremtidssikringen af lufthavnens indretning vil kræve, at den eksisterende tværbane bliver flyttet. DI m.fl. påpeger her, at tværbanen har gjort det muligt at holde flytrafikken stabil og undgå aflysninger under særlige vejrforhold, hvorfor flyselskaberne har set tværbanen som et vigtigt aktiv for deres drift. DI m.fl. bemærker, at omplaceringen har været genstand for grundige drøftelser mellem flyselskaberne og lufthavnen, og at DI m.fl. noterer sig med tilfredshed, at det ad dialogens vej er lykkedes parterne at finde en fælles forståelse, der både giver mulighed for at udvikle og fremtidssikre lufthavnen samtidig med, at tværbanens nye udformning – om end i mindre omfang end i dag – fortsat kan bidrage til understøtte flytrafikken.

DI m.fl. bemærker, at ved at flytte tværbanen bliver det derudover muligt at udvikle lufthavnen under ét tag og sikre, at udviklingen og kapacitetsudvidelserne kan holdes inden for det nuværende areal.

Dansk Industri, DI Transport, DI Hovedstaden og Brancheforeningen Dansk Luftfart giver derfor sin fulde støtte til det fremsendte lovforslag.



DSB bemærker, at DSB's bekymring er i forhold til ind- og udflyvning fra lufthavnen ikke må påvirke DSB's virksomhed og produktion, da DSB har master til kørestrøm i området, hvor der også vil komme flere til, og de vil have behov for belysning af sikkerheds- og arbejdsmiljø hensyn. DSB bemærker, at afhængig af hvordan lufthavnen ønsker at forskyde, forkorte og dreje landingsbaner, kan dette få indflydelse, hvis de skal ind over DSB's område.

DSB bemærker også, at frasalg eller udbygning af terminaler og anlæg på lufthavnens arealer vil kunne begrænse DSB's virksomhed og produktion, hvis de nye anlæg, bygninger og erhverv er følsomme over for især støj og lys, men også andre gener fra DSB's produktion.

Grundejerforeningen Godthåb og grundejerforeningen Nordstranden i Dragør bemærker til § 3, at det selvfølgelig er glædeligt for københavnernes, at start og landinger mod nordvest ikke kan lade sig gøre længere med lovudkastet til lufthavnsudviklingen, da der har været mange klager. Grundejerforeningerne er dog dybt bekymrede for, hvad dette får af konsekvenser for beboerne i det nordlige- og østlige Dragør. Grundejerforeningerne henviser til lovforslagets bemærkninger, hvoraf det fremgår, at der potentielt kan opstå et øget støjniveau i det østlige område ud over Øresund, da fly med en ændring af tværbanen både vil foretage starter og landinger i denne retning, hvilket muligvis kan påvirke enkelte områder langs kysten i Dragør.

Grundejerforeningerne påpeger, at disse "enkelte områder langs kysten" er boligområder, og at det er uforståeligt, at man ikke i forbindelse med lovgivningsarbejdet har undersøgt, i hvilket omfang beboerne i Dragør vil blive påvirket af ændringen, da især starter på denne bane ud over Øresund vil være stærkt problematiske for området.

Grundejerforeninger bemærker, at de er klar over, at tværbanen tages i brug ved vedligeholdelsesarbejde og hård vind fra nordvest, men at de må forvente, som der også står i bemærkningerne, at der vil komme flere storme i fremtiden, og at trafikken på startbanen derfor vil blive yderligere øget.

Grundejerforeningerne bemærker sig også, at startbanen udvides med 500 meter mod Øresund, hvilket vil medføre, at nærmeste nabo vil komme til at bo ca. 500 meter fra banens østlige start-/slutpunkt.



Erhvervsflyvningens Sammenslutning bemærker, at de ikke anser det for at være korrekt, når det i lovforslaget angives, at tværbanen bevares; dette som konsekvens af, at forslaget ikke giver ikke mulighed for at benytte tværbanen fuldt ud, men kun ved landing fra Øresund (bane 30) og start ud over Øresund (bane 12).

Erhvervsflyvningens Sammenslutning henviser samtidigt til, at der i lovforslaget henvises til statistik for anvendelsen af tværbanen til og med 2019 og bemærker, at en opdatering kunne være interessant for at se, hvor mange gange man her benyttet sig af landing over København (mod sydøst) og start over København (mod nordvest).

Erhvervsflyvningens Sammenslutning bemærker, at der i lovforslaget argumenteres for, at større selskaber (SAS, Norwegian og DAT) ikke skulle have haft problemer med en afkortning af tværbanen, og at store fly og fremtidens fly vil være mindre sidevindsfølsomme, men at der imidlertid ikke står noget om de samme selskaber bifalder, at man ikke kan benytte tværbanen over København.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning bemærker, at der intet nævnes om de mindre rutefly på op til 90 sæder, og at der tages ikke højde for fremtidige mindre/små elektriske rutefly. Erhvervsflyvningens Sammenslutning understreger, at disse fly ikke vil kunne benytte Københavns Lufthavn, Kastrup, fuldt ud, hvis man ikke kan starte og lande over København. Erhvervsflyvningens Sammenslutning anerkender de miljø- og støjmessige udfordringer, som det giver at flyve over København, men påpeger, at det med moderne og de nye støjsvage mindre fly og fremtidens elektriske fly ikke burde være miljø- og støjmessige problemer ved at flyve over København.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning kan på baggrund af ovenstående ikke støtte det foreliggende forslag på grund af, at tværbanen kun må benyttes halvt og dermed kun med start mod sydøst over Øresund og landing fra Øresund mod nordvest. Erhvervsflyvningens Sammenslutning skal imidlertid anbefale, at der i lovforslaget gives mulighed for, at tværbanen kan benyttes af mindre fly med et begrænset miljø- og støjmessigt aftryk også ved start mod nordvest og landing mod sydøst over København.

Københavns Lufthavne A/S (CPH) bemærker, at CPH anser lovudkastets § 3 som en indirekte regulering af lufthavnskapaciteten og påpeger i denne forbindelse, at CPH allerede er underlagt en kapacitetsforpligtigelse i medfør af luftfartslovens § 57, stk. 2, som sikrer, at CPH hverken kan afhænde arealer eller lukke for baner,



der fører til en utilstrækkelig kapacitet. Kapacitetsforpligtelsen er efter CPH's opfattelse en meget velfungerende reguleringsmekanisme, og CPH påpeger, at CPH's efterlevelse heraf ikke på noget tidspunkt er blevet udfordret af transportmyndighederne, som fører tilsyn med forpligtelsen.

CPH henviser til, at lovteksten indeholder en minimumsbestemmelse for banesystemet i Københavns Lufthavn, Kastrup, og CPH foreslår, at den foreslåede § 3 udgår, da § 4, stk. 1, allerede reserverer et areal til et banesystem, der opfylder kapacitetsbehovet.

CPH erklærer sig enig med det i lovbemærkningerne anførte, at *"en vis start- og landingsbanekapacitet er en forudsætning for, at lufthavnen kan opfylde den lovmæssige forpligtelse som værende vital infrastruktur for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser"*, og bemærker, at banekapaciteten er hele fundamentet for efterlevelse af CPH's kapacitetsforpligtelse og således også en central del af det årlige kapacitetstilsyn, som foretages af Trafikstyrelsen. CPH bemærker i forlængelse heraf, at Trafikstyrelsen, som led i kapacitetstilsynet, med hjemmel i luftfartsloven har vide rammer for at gribe ind overfor CPH, hvis det vurderes nødvendigt, jf. luftfartslovens § 57.

Hertil kommer ifølge CPH, at CPH allerede med gældende regulering i luftfartslovens § 55 ikke vil kunne ændre på banesystemet uden en særskilt godkendelse fra transportministeren, og at ændringer af eksisterende banesystem er nævnt specifikt i forarbejderne til luftfartslovens § 55.

Det er således CPH's vurdering, at luftfartslovens §§ 55 og 57 allerede sikrer den nødvendige start- og landingsbanekapacitet.

Michael Wieland bemærker, at han tydeligt husker, hvordan Københavns Lufthavn, Kastrup, sidst undskyldte i medierne over for Kastrups borgere, da de under ombygning af de eksisterende startbaner (øst-/vestlige retning ud over Øresund /Køgebugt området), der skulle tilpasses de nye store Airbus-fly, brugte tværbanen til starter i nord-/sydgående retning og ind over Kastrups boligkomplekser og det centrale København, og som de samtidig lige forinden flyttede 300 meter længere mod stranden. Michael Wieland bemærker, at det er en uacceptabel løsning, at Københavns Lufthavne A/S nu vil have tværbanen i permanent brug.

Michael Wieland oplever, at start-/landingstværbanen allerede er taget i almindelig brug og oftere end tidligere, og det virker på ham som om, det er det mest naturlige, og påpeger, at lufthavnen nu har



glemmt, hvad de undskyldte for tidligere. Michael Wieland bemærker at kunne få en fornemmelse af, at det hele var planlagt på forhånd, og at de nye tiltag blot er en godkendelsesformssag med Kastrup/Tårnby Kommune.

SAS bemærker, at bestemmelsen i § 3, stk. 2 indebærer en afkorting og forskydning af tværbanen, hvorved dens funktionalitet bliver reduceret i forbindelse med stærk sidevid og som supplement til hovedbanesystemet for en fleksibel og smidig afvikling af trafikken. Det har for SAS været afgørende, at tværbanen bevares, men bemærker samtidigt, at den begrænsede anvendelse som følge af en kortere bane og manglende mulighed for anvendelse i nordvestlig retning vil betyde, at lufthavnen i kortere perioder er lukket, eller at lufthavnen kun kan beflyves af et begrænset antal flytyper. SAS konstaterer, at i det omfang lufthavnen ikke kan anvendes, kan det have vidtrækkende konsekvenser i form af aflysninger og forsinkelser. SAS understreger, at det er vigtigt at være opmærksom på, at dette særligt har konsekvenser for SAS som baseselskab med en sammenhængende og kompleks netværksoperation og et relativt større antal store (widebody) fly i CPH, og at det kan have længerevarende konsekvenser for SAS' trafikafvikling - i op til et par dage.

Tværpolitisk Forening, Liste T, anerkender behovet for udvikling af Københavns Lufthavn og bifalder, at forslaget vil medføre færre støjgener for borgere i Tårnby Kommune, hvis forslaget gennemføres med en reduktion af tværbanen, således at fly ikke fremover vil kunne starte og lande mod nordvest.

Tværpolitisk Forening bemærker dog, at en ændring af tværbanen vil betyde, at støjbelastningen fra starter og landinger ud over Øresund vil stige for beboere i Dragør Kommune. Foreningen bemærker, at dette gælder især beboere i Store Magleby, men også beboere i den østlige del af kommunen, dvs. Dragør Nord og i og omkring den gamle by, vil blive yderligere belastet af støj fra lufthavnen. Tværpolitisk Forening finder det derfor nødvendigt, at brugen af tværbanen reguleres mere, end der er lagt op til i lovforslaget, således at den kun tillades anvendt, hvor det er fysikkerhedsmæssigt nødvendigt, og foreningen foreslår ligeledes, at det forbydes, at tværbanen rutinemæssigt anvendes i aften- og nattimerne, som det er kendt fra andre lufthavne i bynære områder.

Tårnby Kommune bemærker, at den foreslåede mulighed for forskydning af tværbanen vil give nogle mindre begrænsninger i afviklingen af flytrafikken under særlige vindforhold for lufthavnen,



men også nye muligheder for udvikling af standpladser, sammenhængende passagerfunktioner mv. der kan være en væsentlig fordel for lufthavnens udvikling og fortsatte vækst.

Tårnby Kommune bemærker, at afkortningen af tværbanen for nærområderne i Tårnby Kommune vil betyde, at starter og landinger alt andet lige vil give færre gener, når flyene ikke længere kan flyve over byområderne i lav højde i forbindelse med brugen af tværbanen. Tårnby Kommune bemærker endvidere, at udformningen af lovforslaget betyder, at ændringen af tværbanen ikke nødvendigvis skal gennemføres i forbindelse med lufthavnens fortsatte driftsudvidelser, men er en mulighed, der kan gennemføres, når lufthavnen vurderer behov herfor af hensyn til egen drift og fleksibilitet, herunder udbygning af terminalkapaciteten. I forhold til dette anfører Tårnby Kommune, at kommunen anser det for en væsentlig positiv effekt af udviklingsplanen og lægger vægt på, at denne del af planen gennemføres, og at det sker så tidligt i planperioden som muligt.

Tårnby Kommune påpeger, at hvis tværbanen forskydes mod sydøst, åbner det mulighed for, at der i et væsentligt udvidet nordafsnit kan etableres nye standpladser mv. mod nordvest, hvilket betyder, at der kan komme mere flyaktivitet på jorden i dette område og dermed tættere på byområdet ved Amager Landevej. Tårnby Kommune mener derfor, at det skal sikres, at støjafskærmning mod byområdet følger med, når/hvis der etableres flere standpladser, og at eventuelle problemer med partikelforurening også håndteres. Ambitionen må ifølge Tårnby Kommune være, at miljø- og støjproblemerne i byområderne ikke forstørres ved udviklingsplanen, men tværtimod formindskes.

Transportministeriet skal hertil indledningsvis bemærke, at lovforslaget alene skaber rammerne for en ændring af tværbanen. Lovforslaget regulerer således ikke, hvordan og i hvilke situationer tværbanen må anvendes og dermed heller ikke, at tværbanen skal anvendes på lige fod med de to hovedbaner. De to hovedbaner vil fortsat udgøre den primære start- og landingsbanekapacitet i Københavns Lufthavn, Kastrup.

For så vidt angår bemærkningerne fra Københavns Lufthavne A/S i relation til banekapaciteten generelt bemærker Transportministeriet, at den foreslåede § 3 i lovforslaget afspejler et ønske om politisk stillingtagen til en lobestemt bevarelse af tværbanen. Et sådan hensyn varetages ikke med luftfartslovens bestemmelser om kapacitetsforpligtelsen, hvorfor der ikke er tale om dobbeltregulering.



Transportministeriet anerkender, at den ændring af tværbanen, som muliggøres med lovforslaget, vil få konsekvenser for regulariteten. Konsekvenserne er belyst i en trafikale og økonomisk analyse af Københavns Lufthavne A/S' masterplan. Heraf fremgår det, at ca. 0,5 procent af de totale operationer i lufthavnen, kan blive påvirket af at gennemføre den ændring af tværbanen som muliggøres med lovforslaget. At påvirkningen er så begrænset skyldes dels, at det er en lille del af de operationerne i lufthavnen som gennemføres på tværbanen, og dels at ca. 80 procent af de operationer, som gennemføres på tværbanen, stadig ville kunne gennemføres på en ændret tværbane.

Transportministeriet vurderer på baggrund, at de trafikale konsekvenser ved at ændre tværbanen vil være af begrænset omfang, og at antallet af berørte passagerer vil være langt mindre end angivet i DATCA's høringssvar, hvor det er lagt til grund at 5 procent af passagererne potentielt vil blive berørt af at ændre tværbanen.

Det er ministeriets opfattelse, at de regularitetsmæssige og økonomiske konsekvenser af en forkortning og forskydning af tværbanen er udførligt beskrevet i lovforslaget. Forkortning og forskydningen af tværbanen er en forudsætning for udmøntningen af den politiske aftale om »Gode rammer for udvikling af Københavns Lufthavn«.

Det er Transportministeriets vurdering, at en forkortelse og forskydning af tværbanen ikke i sig selv medfører flyvesikkerhedsmæssige implikationer.

For så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt de større luftfartsselskaber alene bakker op om en afkortning af tværbanen, og ikke at tværbanen kan benyttes med ind- og udflyvning over København, bemærker ministeriet, at en afkortning af tværbanen med henblik på yderligere udvikling i lufthavnens nordvestlige område umuliggør operationer ind over København til og fra tværbanen ud fra et krav om hindringsfrihed. En ændring af tværbanen med henblik på udvikling af lufthavnens nordvestlige område betyder således pr. automatik, at ind- og udflyvning over København via tværbanen umuliggøres med henvisning til flyvesikkerhedsmæssige regler.

Et forbud mod overflyvning af København i forbindelse med ind- og udflyvning via tværbanen udspringer således ikke af miljø-



mæssige hensyn og eventuelle lydsvage fremtidige mindre luftfartfartøjer vil således heller ikke kunne anvende tværbanen på anden vis end ved ind- og udflyvning over Øresund.

Derudover kan ministeriet oplyse om, at henvisningen til statistisk materiale om anvendelsen af tværbanen fra 2019 udspringer af, at trafikken i lufthavnen i årene 2020, 2021 og til dels 2022 har været kraftigt påvirket af covid-19-pandemien og således ikke giver et retvisende billede over antallet af operationer i Københavns Lufthavn, Kastrup.

For så vidt angår bemærkningerne til vedrørende støjbelastningen af boligområder i det nordlige Dragør og Store Magleby fra den ændrede tværbane som muliggøres med lovforslaget, kan Transportministeriet oplyse, at ændringen af tværbanen i udgangspunktet vil medføre, at starter og landinger, som i dag gennemføres på den del af tværbanen, som lukkes (i nordvestlig retning), vil blive flyttet til hovedbanesystemet eller blive aflyst, hvis vejrforhold gør, at der ikke kan opereres på hovedbanesystemet. Der vil således ikke komme øget trafik på en ændret tværbane, men reduceret trafik i forhold til i den nuværende situation. Således vil ca. 20 procent af den trafik, der foregår på tværbanen i den nuværende situation, bliver overført til hovedbanesystemet eller blive aflyst. I forhold til den samlede støjbelastning fra lufthavnen er der tale om en begrænset mængde trafik, der overflyttes, hvilket også er afspejlet i de støjberegninger, som er gennemført. Forskydningen af tværbanen vil samtidig betyde, at støjkilden fra starter og landinger i sydvestlig retning forskydes ca. 300 meter mod sydvest, hvilket vil give et ændret støjbillede, når der opereres på tværbanen. Transportministeriet bemærker i øvrigt, at lovforslaget ikke er byggeretsgivende og således vil skulle følges op af ændrede landsplandirektiver samt kommune- og lokalplanlægning, før der kan ansøges om konkrete anlægsprojekter i medfør af lovforslagets ændrede rammer. I den sammenhæng vil der blive gennemført yderligere miljøvurderinger i henhold til miljøvurderingsloven, herunder også af støj.

Rammerne for baneanvendelse i Københavns Lufthavn, Kastrup, herunder restriktioner for anvendelse af tværbanen reguleres i anden lovgivning og ikke af nærværende lovforslag, som har til formål at fastsætte de grundlæggende rammer for lufthavnens areal.

Så vidt angår DSB's bekymringer i forhold til DSB's virksomhed og produktion, såfremt ind- og udflyvningen fra Københavns Lufthavn, Kastrup, påvirker DSB's muligheder for at opstille nye



master, vurderer Transportministeriet ikke, at den påtænkte udvikling af lufthavnen, herunder afkortning og forskydning af tværbanen, vil påvirke den godkendte indflyvningsplan for lufthavnen på DSB's areal. Såfremt DSB ønsker at opstille nye master inden for indflyvningsplanen til lufthavnen, skal den påtænkte opstilling anmeldes til Trafikstyrelsen i henhold til luftfartslovens bestemmelser med henblik på at opnå en attest om, at den påtænkte opstilling af master ikke skønnes at ville frembyde fare for luftfartens sikkerhed.

I forhold til angivelse af administrative konsekvenser for borgere i lovforslagets almindelige bemærkninger skal ministeriet henvise til Justitsministeriets lov kvalitetsvejledning, hvoraf det følger, at administrative konsekvenser for borgerne bl.a. forøgelse eller letelse i de administrative krav, der stilles til privatpersoner i den pågældende lovgivning, eller i forhold til borgernes retssikkerhed (f.eks. klageadgang, oplysningspligt, registreringspligt eller krav om tilladelse). Lovforslaget vurderes ikke at have indvirkning på disse forhold.

For så vidt angår spørgsmålet om støjafskærmning og håndtering af eventuel partikelforurening bemærker ministeriet, at forslaget til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn alene er en rammelov for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn – og således ikke en anlægslov. De konkrete anlægsprojekter, som lovforslaget muliggør i Københavns Lufthavn, Kastrup, vil skulle godkendes og miljøundersøges i overensstemmelse med reglerne herom som led i den sædvanlige plan- og miljøprocedure, hvortil også må tages stilling til støjafskærmning mv.

Høringssvarene giver anledning til en præcisering af lovforslagets bemærkninger, så det fremgår klart, at begrænsningen af ind- og udflyvningsretningen ved en ændring af tværbanen udspringer af de flyvesikkerhedsmæssige regler om hindringsfrihed.

2.2.3. Lovforslagets § 4 om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup

Dansk Industri (DI), DI Transport, DI Hovedstaden og Brancheforeningen Dansk Luftfart bemærker i et fælles høringssvar, at Københavns Lufthavn, Kastrup, kan sikre en god adgang fra terminalerne til tog, bus og metro, og at det i en tid med skærpet konkurrence mellem de europæiske lufthavne yderligere kan understøtte Københavns Lufthavns position som et effektivt og passagervenligt knudepunkt for flytrafikken i Nordeuropa.



Dansk Erhverv (DE) bemærker, at for så vidt angår lovforslagets § 4 og bemærkningerne hertil er DE af den opfattelse, at lovforslaget opstiller for restriktive lovgivningsmæssige rammer både i forhold til hvilke anlæg, bygninger, faciliteter mv., som er relateret til lufthavnens aktiviteter samt i forhold til kontorfaciliteter.

DE finder, at det må være udgangspunktet, at Københavns Lufthavne A/S får de kommercielle frihedsgrader, der skal til for at drive en international, konkurrencedygtig knudepunktslufthavn, og at dette blandt andet indebærer en meget høj volumen af transferpassagerer, som i sagens natur bruger mere tid i lufthavnen end øvrige passagerer, og derfor efterspørger flere aktiviteter. DE mener derfor, at det bærende princip for, hvilke aktiviteter som relaterer sig til lufthavnens aktiviteter, bør være passagerernes efterspørgsel, og såfremt en aktivitet efterspørges af passagererne, er den per definition relateret til lufthavnen.

DE er ligeledes af den opfattelse, at Københavns Lufthavn, Kastrup, på egen hånd bør kunne råde over, hvilke kontorfaciliteter som ville være passende på lufthavnens område.

DE opfordrer derfor Transportministeriet til at løsne op for disse lovgivningsmæssige restriktioner og lade udbuddet matche efterspørgslen, da det blandt andet er det – i kombination med et globalt forgrenet rutenetværk - der gør en lufthavn international konkurrencedygtig.

Dansk Metal bemærker, at ved den kommende udbygning af lufthavnen, ønsker Dansk Metal Luftfart at påpege, de udfordringer, der kan opstå ved at flytte SAS' Tekniske Afdeling fra den nordlige del af lufthavnen til den sydlige del, da en sådan flytning i spidsbelastningstidspunkterne kan medføre en del udfordringer med at krydse bane 22L med fly, som kommer fra vedligehold og skal på standplads. Dansk Metal bemærker, at den samme udfordring også vil gøre sig gældende for andre flyselskaber, som har deres vedligeholdelsesfaciliteter i den sydlige del af lufthavnen. Dansk Metal indstiller derfor til, at Københavns Lufthavne A/S i den videre planlægning og design af lufthavnen inddrager relevante faggrupper fra piloter, kabinepersonale og flymekanikere.

Dragør Kommune udtrykker i et supplerende høringssvar en bekymring for, at motorstøj og lugtgener fra flyafprøvninger kommer for tæt på boligerne i Dragør, hvorfor dette derfor bør flyttes længere væk.



Grundejerforeningen Godthåb og grundejerforeningen Nordstranden i Dragør bemærker, at de kan læse i bemærkningerne til § 4, at det nordlige område i Københavns Lufthavn, Kastrup, skal anvendes til terminalanlæg, og at ”hangar- og værkstedsområdet i nordafsnittets østlige del kan udbygges, og der kan etableres et brændstofforsyningsanlæg”, og at ”vurderingen af, hvor de forskellige anlæg, bygninger og faciliteter skal placeres, bør derfor i stedet som udgangspunkt være op til Københavns Lufthavne A/S at vurdere ud fra effektivitetsbetragtninger m.v., inden for rammerne af de nærmere specificerede arealanvendelsesbestemmelser i planlovgivningen”. Grundejerforeninger bemærker, at de læser Københavns Lufthavne A/S’ masterplan som, at Københavns Lufthavne A/S allerede har vurderet, at nordafsnittet på sigt udelukkende skal bruges til terminalanlæg med tilhørende faciliteter, og at hele hangarområdet i det nordøstlige afsnit flyttes til sydafsnittet. Grundejerforeningerne peger på, at man på side 5 i Københavns Lufthavne A/S’ masterplan kan se det udmøntet på et kort, hvor et stort område lige nord for boligområdet i Dragør er udlagt til hangarudviklingsområde.

Grundejerforeningerne bemærker, at måler man afstanden på Google Maps, kommer nærmeste bebyggelse til at ligge 290-840 meter væk fra hangarområdet, og at de som nærmeste naboer til det eksisterende hangaranlæg i sydafsnittet er dybt bekymrede for også at blive nærmeste nabo til de aktiviteter, der i dag knytter sig til hangar 5 i det nordøstlige afsnit. Grundejerforeninger påpeger, at de allerede kender til motorafprøvninger, som giver store støjgener, og samtidig får lugten af flybrændstof til at hænge i deres haver.

Grundejerforeningerne bemærker, at især ved nordlig vindretning har de i dag kraftig brændstofos i deres område – antagelig fra lufthavnen. Grundejerforeningerne bemærker, at dette accepteres, men at de ikke kan acceptere en forstærket luftforurening, og de derfor er helt uforstående over for, at en sådan støj- og lugtbelaende aktivitet kan blive placeret så tæt på et boligkvarter, hvorfor der må findes en anden placering.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning bemærker, at det burde fremgå af lovforslaget, at der i nordafsnittet også findes store hangarer og værkstedsfaciliteter. Erhvervsflyvningens Sammenslutning bemærker, at der kun nævnes passagerterminaler o. lign.

Københavns Lufthavne A/S (CPH) bemærker, at fleksibilitet i arealanvendelsen er helt afgørende for CPH’s evne til at udvikle



den aeronautiske kapacitet, lufthavnstakstniveauet og CPH's konkurrenceevne, hvorfor CPH kvitterer for den foreslåede arealanvendelsesbestemmelse i lovforslagets § 4, der i vidt omfang synes at imødekomme behovet for fleksibilitet.

I forhold til § 4, stk. 1 og 2, bemærker CPH dog, at det er væsentligt for CPH, at bestemmelseernes ordlyd ikke hindrer, at der kan etableres bygninger, anlæg og veje m.v. i det område, hvor start- og landingsbanerne er beliggende. CPH bemærker, at lovudkastet ikke regulerer anvendelsen af dette område, og for at undgå misforståelser, anmoder CPH om, at det tilføjes i lovbemærkningerne, at loven ikke er til hinder for etablering af anlæg, bygninger og faciliteter med tilknytning til de i lufthavnen førte aktiviteter i dette område.

Ud over denne bemærkning til selve lovbestemmelsen har CPH bemærkninger til lovforslagets bemærkninger, idet de på visse områder efterlader fortolkningstvív og forekommer restriktive i forhold til både det videre arbejde med ændring af plangrundlaget for Københavns Lufthavn og den efterfølgende administration heraf. CPH henviser til, at lovbemærkningerne indeholder definitioner mv., der er unødigt detaljerede og modarbejder den fleksibilitet, som § 4 skal skabe. CPH mener, at reguleringen af arealanvendelsen bør grundlæggende være styret af efterspørgsel, krav og behov fra passagerer og andre aktører i lufthavnen.

På denne baggrund fremkommer CPH med nedenstående bemærkninger til de specielle bemærkninger til § 4.

Det fremgår i relation til § 4, stk.1: *"Det er ikke hensigten med lovforslaget at hindre fortsættelsen af hidtil lovlig anvendelse på lufthavnens arealer, selvom en eksisterende lovlig anvendelse af det pågældende areal ikke er i overensstemmelse med den foreslåede lov og den efterfølgende planlægning."* CPH bemærker, at det er uklart for CPH, hvad dette betyder i forhold til forlængelse af lejekontrakter på CPH's areal, og CPH anmoder om, at det bliver præciseret, at CPH kan forlænge allerede eksisterende lejekontrakter, og at disse kan forlænges med eller uden ændrede vilkår, så længe CPH's lejere måtte ønske det.

I relation til § 4, stk. 2, indledes de specielle bemærkninger med, at *"Formålet med den foreslåede bestemmelse er at sikre, at der som udgangspunkt ikke anlægges bygninger, faciliteter m.v. på lufthavnsarealet, der ikke er relateret til lufthavnens aktiviteter."* CPH foreslår, at dette afsnit i bemærkningerne tages ud, da ordlyden synes at underminere fleksibiliteten i lovbestemmelsen og



henviser til, at afsnittet anvender ordlyden ”*relateret til lufthavnens aktiviteter*”, som erfaringsmæssigt ofte leder til fortolknings-
tvivl. CPH henviser til, at kapaciteten er sikret via luftfartsloven og
kapacitetsforpligtelsen og kræver dermed ikke yderligere regule-
ring.

Det fremgår endvidere, at ”*Der skal således være en direkte for-
bindelse med aktiviteterne i lufthavnen. Dette kriterium vil ikke
være opfyldt, hvis der er tale om anlæg af virksomheder, der
alene ud fra et logistisk eller virksomhedsøkonomisk perspektiv
anser det for hensigtsmæssigt at være placeret på lufthavnens
område.*” CPH bemærker, at formuleringen kan lede til den opfat-
telse, at eksempelvis logistikvirksomheder, der har gavn af at ligge
på CPH’s areal, ikke kan placeres der – uanset om virksomheden
har med luftfragt at gøre eller ej. CPH foreslår derfor, at den om-
talte passus udgår, og at formuleringen om, at der skal være ”*en di-
rekte forbindelse med aktiviteterne i lufthavnen*” og tilsvarende
formuleringer, slettes gennemgående i bemærkningerne, da det er-
faringsmæssigt ofte leder til misforståelser af, hvad der ligger heri.
Sådanne formuleringer har ifølge CPH ofte ført til indskrænkende
fortolkninger af, hvad der kan placeres på CPH’s areal, hvilket vil
være imod hensigten med lovforslaget.

Videre fremgår det, at ”*Det vil således ikke være muligt at anlægge
aktiviteter, som ikke bidrager til eller på anden vis understøtter
lufthavnens aktiviteter, som eksempelvis anlæg af et kasino eller
anden underholdningsindustri, såsom tivolier, badelande eller
andre friluftaktiviteter.*” CPH foreslår, at eksemplerne fjernes fra
denne formulering, og at det samme sker andre steder i bemærk-
ningerne, hvor eksempelvis kasino og biblioteker bruges som ek-
sempler på aktiviteter, der ikke kan placeres i lufthavnen. Dette fo-
reslår CPH med henvisning til, at Schiphol Lufthavn i Amsterdam
har et kasino, og eksemplet derfor ikke kan bruges som eksempel
på en aktivitet, der ikke bidrager til eller understøtter lufthavnen.
Tilknytningen til de i lufthavnen førte aktiviteter skal fortolkes dy-
namisk i lyset af udviklingen i både lufthavnen og samfundet, jf.
også lovbemærkningerne, og derfor er et kasino ifølge CPH netop
et eksempel på den form for underholdning, der efterspørges alle-
rede i nutidens lufthavne, også fordi fysiske butikker erstattes mere
og mere af online shopping.

For at sikre, at *den dynamiske fortolkning* bliver efterspørgsels-
drevet, foreslår CPH følgende tilføjelse (med understregning) til
lovbemærkningen: ”*Kravet om tilknytningen til de i lufthavnen
førte aktiviteter skal fortolkes dynamisk i lyset af udviklingen i*



både lufthavnen og samfundet samt efterspørgslen, kravene og behovene fra passagerer og andre aktører i lufthavnen.”

CPH henviser dernæst til, at de specielle bemærkninger indeholder en lang række definitioner af anlæg, bygninger og faciliteter med tilknytning til de i lufthavnen førte aktiviteter, og at der er tale om definitioner af luftfragtanlæg, standpladsområder, hangarer, værksteder, tekniske anlæg og andre anlæg med service- og forsyningsmæssige formål i lufthavnen, anlæg med service- og forsyningsmæssige formål i lufthavnen og lufttrafiktjeneste. CPH foreslår, at disse definitioner fjernes fra bemærkningerne, da der er tale om eksempler på blandt andet de primære lufthavnsanlæg, og definitioner af disse bidrager ikke til fortolkningen af bestemmelsen. Der er ifølge CPH desuden tale om definitioner af ord og begreber, der ikke alle fremgår af lovbestemmelserne, og som får den effekt, at de kan komme til at indskrænke fortolkningen af arealanvendelsen imod hensigten. Som eksempel nævner CPH, at CPH har et snedkerværksted, et smedeværksted og et VVS-værksted til løsning af almindelige driftsopgaver, og at disse typer af værksteder er ikke nævnt i definitionen af værksteder. Bemærkningernes eksempler tager derfor ifølge CPH ikke højde for behovet i en virksomhed som CPH eller den dynamiske udvikling af luftfartsbranchen.

CPH bemærker, at bemærkningerne til lovforslaget indeholder beskrivelser af, hvilke kontorfaciliteter CPH kan stille til rådighed, og at det f.eks. fremgår, at: *”...et selskab, der alene ønsker kontorfaciliteter ud fra generelle logistiske eller virksomhedsøkonomiske betragtninger og dermed uden direkte tilknytning til lufthavnens aktiviteter ikke kunne anlægge kontorfaciliteter. Dette vil også omfatte virksomheder, der som en del af deres kommercielle drift gør brug af luftfragt til forsendelse af deres produkter til og fra kunder, men hvis generelle virksomhed ellers ikke har sammenhæng til luftfragt.”* CPH foreslår, at dette tekststykke udgår af bemærkningerne for at undgå fortolkningstvivel og henviser til bemærkningerne ovenfor vedrørende *”...virksomheder, der alene ud fra et logistisk eller virksomhedsøkonomisk perspektiv anser det for hensigtsmæssigt at være placeret på lufthavnens område.”*

CPH oplyser, at som øvrige kommercielle indtægter bidrager også kontorleje til CPH's konkurrenceevne, og som følge af CPH's kapacitetsforpligtelsen er hensynet sikret. Hertil kommer ifølge CPH, at der er tale om en vanskelig definition at håndtere i praksis, da der kan være en flydende grænse imellem, hvornår en virksomhed beskæftiger sig med luftfragt, og hvornår der er tale om virksomheder, der som en del af deres kommercielle drift gør brug af luftfragt til forsendelse af deres produkter. CPH bemærker, at i behovet for



en fleksibel arealanvendelse virker bemærkningerne indskrænkende og dermed uhensigtsmæssige og vanskelige at operere under.

CPH henviser til, at det fremgår flere steder i bemærkningerne, at stationsnærhedsprincippet sætter begrænsninger for anvendelsen af lufthavnens areal, herunder størrelsen af kontorfaciliteter. CPH gør i denne forbindelse opmærksom på, at stationsnærhedsprincippet ikke finder anvendelse på CPH's areal, da lufthavnen er i Fingerplanen udlagt som et særligt areal, der ikke er omfattet af de bestemmelser, hvor stationsnærhedsprincippet gælder. CPH henviser til, at dette er konkluderet af en tidligere ressortmyndighed for Fingerplanen. Alle henvisninger til stationsnærhedsprincippet bør derfor ifølge CPH udgå. Desuden bør lovbemærkningerne ifølge CPH ikke henvide til regulering i Fingerplanen, da Fingerplanens regulering over tid kan ændres, mens loven stadig er gældende, hvilket kan skabe unødigt usikkerhed om, hvad der er gældende.

Det fremgår i relation til § 4, stk. 3, at *"Det forudsættes således også, at lufthavnen i forbindelse med indgåelse af lejekontrakter med virksomheder, der ønsker eksempelvis at etablere større bygninger i områderne, indføjer en klausul i den pågældende kontrakt, der muliggør opsigelse inden for en rimelig tidsperiode set i forhold til behovet for brug af arealet til lufthavnsrelaterede aktiviteter."* CPH bemærker, at hensynet bag bemærkningen er varetaget via luftfartsloven og kapacitetsforpligtelsen og derfor bør udgå, hvilket også ifølge CPH fremgår indirekte af afsnittene før den citerede passus. CPH bemærker, at § 4, stk. 3, fastsætter undtagelser til arealanvendelsen i stk. 2, netop fordi de omhandlede arealer er beliggende, hvor arealanvendelsen ikke vil være begrænset af hensyn til lufthavnsdriften, fordi arealerne ikke synes nødvendige i forhold til selve lufthavnsdriften. I lyset heraf synes det i CPH's optik ikke korrekt at pålægge CPH eller CPH's lejere et så byrdefuldt aftalevilkår, der kan vanskeliggøre større investeringer i områderne og dermed vanskeliggøre udlejning af områderne.

SAS bemærker, at udviklingen af Københavns Lufthavn, Kastrup, af åbenlyse årsager må rummes inden for lufthavnens eksisterende arealer, er det afgørende vigtigt, at ingen af disse arealer anvendes på en måde, som kan begrænse lufthavnens udvikling og funktion som trafikknudepunkt. SAS henviser i den forbindelse til arealerne omtalt i lovforslagets § 4, stk. 3, hvorfor udleje til andre formål end luftfartsaktiviteter i disse områder som nævnt i bemærkningerne til bestemmelsen ifølge SAS bør være med mulighed for hurtig opsigelse fra Københavns Lufthavn A/S.



SAS bemærker endvidere, at i takt med, at behovet for større områder til passagerterminaler, fingre og standpladser øges, vil afstanden mellem de yderligst beliggende standpladser blive større, og at afstanden i dag er allerede betydelig. For SAS er det centralt, at Københavns Lufthavn, Kastrup, udvikles på en måde, så SAS' operation i Københavns Lufthavn, Kastrup, kan konsolideres og ikke spredes ud over hele lufthavnen, hvilket skal ses i lyset af behovet for at opretholde og effektivisere SAS' netværksoperation så meget som muligt. SAS bemærker, at dette sker bedst gennem etablering af korte afstande mellem flyene således, at såvel passagerer som deres bagage skal tilbagelægge kortest mulige afstande ved flyskifte, og bemærker desuden, at en konsolidering af operationen vil tillige skabe en mere effektiv handling på rampen, da denne kan foregå inden for et begrænset område.

SAS bemærker i forhold til forslaget § 4, stk. 4, om nordområdets fortrinsvise anvendelse til passagerterminaler, at dette ad åre vil betyde, at SAS' cargofaciliteter såvel som hangarfaciliteter vil skulle genhuses andets steder i lufthavnen. SAS understreger, at begge disse funktionsområder er forudsætninger for, at SAS kan opretholde sin trafik med base i Københavns Lufthavn, Kastrup, og at SAS' støtte til de i lovforslaget beskrevne fremtidige rammer er således betinget af, at Københavns Lufthavn A/S i dialog med SAS anviser alternative placeringer af disse på en måde, som sikrer, at omkostningerne herved og tilgængeligheden i forhold til flystandpladserne ikke forringer SAS' konkurrencevilkår på en måde, som vanskeliggør en opretholdelse af SAS' netværk i Københavns Lufthavn, Kastrup,. Her tænker SAS både på placering, logistik, investeringsomkostninger og huslejeniveauer.

Konkret henviser SAS til, at SAS Cargo Terminal i nordområdet skal flyttes til alternativ placering i østafsnittet, jf. § 4, stk. 5, og at SAS' vedligehold givetvis skal placeres i det sydlige område. SAS bemærker, at SAS' fragtforretning udgøres af såkaldt bellyfragt - dvs. fragt på passagerfly - og giver et betragteligt bidrag til lønsomheden af især SAS' oversøiske ruter, hvorfor det er vigtigt, at der også i forhold til konkurrenterne i Københavns Lufthavn, Kastrup, opretholdes bedst mulig tilgængelighed fra en fremtidig cargoterminal til standpladserne for passagerflyene gennem kortest mulige afstande.

SAS bemærker, at ved en fremtidig placering af SAS' hangarfaciliteter med tilhørende støttefunktioner i sydområdet opstår der en udfordring med at bugser flyene fra sydområdet til standpladserne i nordområdet efter gennemført vedligehold typisk om nat-



ten. Sådanne bugseringer fra syd til nord skal ifølge SAS i vidt omfang foregå over banesystemet, mens dette er i brug af startende og landende fly. Ifølge SAS er det en klar forudsætning for, at dette kan lade sig gøre, at Københavns Lufthavne A/S er indstillet på at foretage de fornødne investeringer i taxibaner m.v.

SAS oplyser, at SAS selvsagt er i dialog med CPH om ovenstående forhold og har tillid til, at de operationelle og logistiske udfordringer løses på bedst mulig vis gennem de fornødne arealreservationer og investeringer. SAS bemærker, at det naturligvis er for tidligt at tale om investerings- og driftsomkostninger for genhusning, men da der er tale om for SAS uomgængelige genhusninger af hensyn til lufthavnens funktionalitet, må det være en klar forudsætning, at sådanne omkostninger afspejler markedsomkostninger generelt og ikke overstiger sammenlignelige omkostninger uden for lufthavnens område.

Alt i alt støtter SAS det fremlagte forslag om rammerne for udviklingen af Københavns Lufthavn, Kastrup, men bemærker samtidigt, at en udfyldelse af disse rammer dog ikke er uden udfordringer, som skal løses, såfremt SAS skal kunne opretholde en effektiv og kundevenlig netværksoperation med øget tilgængelighed for Danmark. SAS oplyser, at Københavns Lufthavne A/S er bekendt med disse udfordringer og SAS' ønsker, og at SAS har tillid til, at Københavns Lufthavne A/S og SAS i fællesskab kan finde tilfredsstillende løsninger herpå.

Tværpolitisk Forening, Liste T, bemærker, at en meget belastende ting for beboerne i Dragør kun overfladisk er behandlet i lovforslaget, og det drejer sig om placering af meget støjende funktioner i område Syd. Foreningen henviser til, at lovforslaget tager afsæt i Københavns Lufthavne A/S' Masterplan, der anbefaler, at service- og forsyningsmæssige funktioner, herunder eksempelvis lager, spedition og luftfragt placeres i område Øst. Det indebærer ifølge foreningen, at der skal ske såkaldt "genhusning" af en række meget støjende funktioner i område Syd, hvilket bl.a. drejer sig om fragt- og hangarfaciliteter, herunder faciliteter til motorafprøvning. Tværpolitisk Forening bemærker, at ved den nuværende placering i den nordøstlige del af lufthavnen generer disse støjende funktioner ikke beboede områder, men kun trafikanter på Kystvejen, men med en placering i område syd, vil de markant øge støjbelastningen af de nærliggende boligområder i Dragør Kommune.

Tværpolitisk Forening bemærker, at denne alvorlige støjforurening er ikke belyst, hverken i Masterplanen eller lovforslaget, men henviser til, at det blot fremgår som en ulempe, at disse funktioner skal



flyttes, jf. side 40: ”Genhusning af det nordøstlige fragt-, værksteds-, motorkørings- og hangarområde længere væk fra standpladsområdet”.

Tværpolitisk Forening henviser til, at det fremgår af Masterplanen, side 9, at: ”Støjberegninger er baseret på forudsætninger om trafiksammensætning ved en fuld udbygning. Beregningerne tager udgangspunkt i kendte flytyper og en forventet videreudvikling af kendte flytyper. Beregningerne inkluderer støj fra starter og landinger (flystøj) og støj fra taxikørsel mellem standplads og start- og landingsbaner.”

Der er således ifølge Tværpolitisk Forening intet beskrevet om støjen fra de tekniske vedligeholdelses- og afprøvningsfunktioner. Foreningen mener ikke, at det bør tillades Københavns Lufthavne A/S at flytte stærkt støjforurenende funktioner til områder nær boligområder i Dragør kommune, og at dette bør klart fremgå af lovforslaget, der i udpræget grad underbelyser denne del af lufthavnens udbygningsplaner.

Tværpolitisk Forening henviser endvidere til, at det fremgår af Masterplanen (side 12), at Københavns Lufthavne A/S er opmærksom på sine naboer, og at der står: ”Hensynet til lufthavnens naboer vægter højt”. Tværpolitisk Forening mener dette er betryggende, men mener det også bør være muligt at finde en placering af støjende funktioner i områder, der ligger langt fra beboede områder, herunder i område øst.

Tårnby Kommune henviser til, at der med lovforslaget lægges op til, at lufthavnens forskellige afsnit kan tages i anvendelse til bygninger, anlæg og faciliteter med tilknytning til de i lufthavnen førte aktiviteter, og at den mere konkrete anvendelsesdisponering dermed overlades til den efterfølgende planproces. Tårnby Kommune har som udgangspunkt stor forståelse for dette, idet kommunen er enig i, at loven skal være fleksibel og skal kunne rumme behovet for væsentlige driftsmæssige ændringer for aktiviteterne på lufthavnens område.

Tårnby Kommune forventer at blive inddraget i processen omkring udarbejdelse af det kommende plangrundlag på trods af, at der er foretaget en call in i henhold til planlovens § 3, stk. 5.

Tårnby Kommune henviser dernæst til, at der med lovforslaget lægges op til, at lufthavnsarealerne nord for Ellehammersvej og Lufthavnboulevarden og øst for Kystvejen kan anvendes til er-



hvervsaktiviteter, der som udgangspunkt ikke har nogen driftsmæssig tilknytning til lufthavnen. Tårnby Kommune bemærker, at etablering af ikke lufthavnsafhængige erhverv på lufthavnens område har potentiale til at øge belastningen af omgivelserne, og det derfor efter kommunens vurdering er hensigtsmæssigt at fastholde en sikring af, at arealer inden for lufthavnsområdet primært anvendes til direkte lufthavnserhverv og erhverv, der har en sådan tilknytning og behov for nærheden til lufthavnen, at det ud fra et planlægningsperspektiv giver klart bedst mening at lokalisere dem på lufthavnens areal. Tårnby Kommune påpeger, at erhverv der blot nyder en mindre fordel af eller har en løsere tilknytning til lufthavnen, luftfragt eller de umiddelbart tilknyttede virksomheder ikke bør lokaliseres på lufthavnens arealer, medmindre der er en særlig begrundelse herfor.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at forslaget om, at passagerefterspørgsel bør være det bærende princip for, hvilke aktiviteter der relaterer sig til Københavns Lufthavne A/S' aktiviteter, potentielt vil kunne skabe en ubegrænset ramme for anlæggelse af bygninger, aktiviteter mv. på lufthavnens område. Lovforslaget har derimod til formål at sikre, at lufthavnsarealet er afsat til aktiviteter, der har en direkte tilknytning til de aktiviteter, der er i lufthavnen. Den hastige udvikling inden for lufthavnsdrift er forsøgt imødekommet ved at angive i lovforslagets bemærkninger, at tilknytningskravet skal fortolkes dynamisk i lyset af udviklingen i både lufthavnen og samfundet.

For så vidt angår bemærkningerne om, at Københavns Lufthavne A/S på egen hånd bør kunne råde over, hvilke kontorfaciliteter der vil være passende at anlægge på lufthavnens område, bemærker ministeriet, at den nugældende udbygningslov muliggør etablering af kontorbygninger, som har sammenhæng med lufthavnens drift. Det nugældende krav om sammenhæng med lufthavnens drift fjernes med nærværende lovforslag og erstattes med det væsentligt lempeligere tilknytningskrav, mens der i lovforslagets bemærkninger er knyttet bemærkninger specifikt til fortolkningen af dette i relation til kontorfaciliteter med henblik på at imødekomme behovet for større fleksibilitet i forhold til typer af kontorfaciliteter, der kan etableres på lufthavnens område. Ministeriet bemærker, at også i relation til tilknytningskravet for kontorfaciliteter baserer dette sig på formålet at sikre, at lufthavnsarealet er afsat til aktiviteter, der har en direkte tilknytning til de aktiviteter, der er i lufthavnen.

I relation til arealanvendelsesmuligheder på start- og landingsbaneområdet bemærker ministeriet, at det ikke er formålet med



lovforslaget at begrænse Københavns Lufthavne A/S' mulighed for at etablere bygninger, anlæg og veje mv., i det område, hvor start- og landingsbanerne beliggende. I den sammenhæng bemærker Transportministeriet, at Københavns Lufthavn, Kastrup, er underlagt EU-regler på flyvepladsområdet, jf. Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014 om fastsættelse af krav og administrative procedurer for flyvepladser. Blandt andet foreskriver bestemmelserne i forordningen, at enhver ændring, der berører infrastruktur, kræver forhåndsgodkendelse, jf. kravpunkt ADR.OR.B.040 i forordningen. En evt. forhåndsgodkendelse vil altid bero på en konkret vurdering. I praksis skal ansøgninger om ændringer og notifikationer om ændringer, som ikke kræver forhåndsgodkendelse, sendes til Trafikstyrelsen, som har ansvar for håndhævelse af bestemmelserne i forordningen.

For så vidt angår spørgsmålet om rammerne for fortsættelsen af eksisterende lejemaal har Transportministeriet noteret sig Københavns Lufthavne A/S' forespørgsel om præcisering i forhold til muligheden for forlængelse af eksisterende lejekontrakter. Lovforslagets bemærkninger præciseres i overensstemmelse hermed.

I forhold til definitionen af ”anlæg, bygninger og faciliteter med tilknytning til de i lufthavnen førte aktiviteter” bemærker ministeriet, at lovudformning forudsætter en grundig beskrivelse af rammerne for den praktiske anvendelse af den pågældende lov i bemærkningerne. Lovforslagets bemærkninger har således en vigtig funktion af understøttelse af den praktiske udmøntning af lovens bestemmelser, og eksemplificerende definitioner er i den forbindelse af væsentlig betydning. Transportministeriet anser det derfor for problematisk at fjerne de pågældende definitioner mv. i bemærkningerne. I forlængelse af dette er det ministeriets klare opfattelse, at dybdegående bemærkninger skaber klarhed over formålet med lovbestemmelserne og mindsker fortolkningstvivl, om end der – fortsat – i planmæssig sammenhæng vil være behov for fortolkning af bestemmelserne i kontekst af de konkrete forespørgsler om arealanvendelse.

Det er derudover korrekt, når det bemærkes, at der i nordafsnittet i dag også forefindes hangarer og værkstedsfaciliteter, hvilket kan tydeliggøres i lovforslaget.

I forhold til spørgsmålet om omplacering af visse af lufthavnens anlæg og bygninger til andre lufthavnsafsnit og generel placering af bygninger mv. i forbindelse med Københavns Lufthavne A/S' udmøntning af sin masterplan bemærker ministeriet, at der ikke



er foretaget beregninger af ændrede placeringer af meget støjende funktioner, da der ikke foreligger klare forudsætninger for en sådan beregning. Herunder hvilke funktioner der flyttes, hvor de flyttes hen, hvilke afværgeforanstaltninger der kan etableres mv.

Det bemærkes i forlængelse heraf, at forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, alene fastsætter de overordnede rammer for udviklingen af lufthavnen. Konkrete anlægsprojekter, som lovforslaget muliggør i Københavns Lufthavn, Kastrup, vil skulle miljøundersøges i overensstemmelse med reglerne herom. Herunder vil der skulle tages stilling til, om det konkrete anlægsprojekt medfører, at der skal udstedes en ændret miljøgodkendelse.

For så vidt angår SAS' bemærkninger om nødvendigheden af konsolidering af SAS' operation i Københavns Lufthavn, Kastrup, og SAS' bemærkninger om, at SAS' støtte til det i lovforslaget foreslåede § 4, stk. 4, i relation til en eventuel beslutning om omplacering af hangarfaciliteter, er betinget af, at Københavns Lufthavn A/S i dialog med SAS anviser alternative placeringer af disse på en måde, der sikrer, at omkostningerne herved og tilgængeligheden i forhold til flystandpladserne ikke forringer SAS' konkurrencevilkår på en måde, som vanskeliggør en opretholdelse af SAS' netværk i lufthavnen bemærker ministeriet, at dette ikke indgår i lovforslaget. Med lovforslaget reguleres således ikke rammer for konsolidering af SAS' aktiviteter og omplacering af SAS' hangar, og ministeriet kan i forlængelse heraf heller ikke forholde sig de af SAS rejste bekymringspunkter, da disse vil skulle håndteres i dialog mellem de to private selskaber Københavns Lufthavn A/S og SAS. Det samme gør sig i øvrigt gældende for øvrige luftfartsselskaber mv. Ministeriet forstår SAS' høringsvar således, at SAS er bevidst om, at forflytningsspørgsmål vil skulle håndteres i dialog mellem selskaberne.

I dag ligger lufthavnen i landzone i det, der i Fingerplanen betegnes det øvrige hovedstadsområde. I det øvrige hovedstadsområde gælder stationsnærhedsprincippet ikke. I det videre arbejde med et nyt plangrundlag for lufthavnen skal det afklares, om lufthavnens område skal overføres til byzone og til det, der i Fingerplanen betegnes det ydre storbyområde. Hvis lufthavnens område overføres til det ydre storbyområde gælder Fingerplanens stationsnærhedsprincip som udgangspunkt. Stationsnærhedsprincippet er i udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn nævnt som et eksempel på planmæssige hen-



syn, der kan have betydning for arealanvendelsen inden for lufthavnens område. Der er således ikke taget endelig stilling til dette. Der vil i forbindelse med udarbejdelsen af det nye plangrundlag for lufthavnen tages endelig stilling til Fingerplanens betydning for lufthavnen.

For så vidt angår områderne nord for Lufthavnsboulevarden og Ellehammersvej og øst for Kystvejen lægges der med lovforslaget op til, at disse ikke skal være omfattet af arealanvendelsesbestemmelser. Dette sker med afsæt i, at områderne ligger afsondret fra den resterende del af lufthavnens areal, og at disses anvendelse ikke som de øvrige dele af lufthavnens område behøver at være knyttet an til selve lufthavnsaktiviteterne.

Høringssvarene giver således anledning til en omformulering af den foreslåede § 4 i relation til arealudnyttelse af start- og landingsbaneområdet og en præcisering af lovforslagets bemærkninger, så det fremgår klart, at der i nordafsnittet også forefindes hangarer og værkstedsfaciliteter. Høringssvarene giver endvidere anledning til en præcisering af lovforslagets bemærkninger i relation til forlængelse af eksisterende lejekontrakter på lufthavnens område.

2.2.4. Lovforslagets § 5 om muligheden for at fastsætte nærmere regler for varetagelse af plan- og miljøhensyn i forbindelse med drift og udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

Dennis Jensin, Christian Granhøj Alam Krause, en borger bosiddende et par kilometer fra lufthavnen, en borger bosiddende i Kastrup, Gitte Jensen, Grundejerforeningen Kastrupvænge, Grundejerforeningen Ny Kastrup, Grundejerforeningen Tømmerupvang, Helene Bach, Jeppe Christensen, Jette Gørtz Smestad, Karina Aagren, Kirsten Olsen, Kristina Sehested, Maria Dyrberg, Morten K. Seligmann, Rasmus Ugilt, Rikke Gunderstofte, Sidsel Ramdal, Svend Andersen, Thomas Anker og Louise Toft Anker bemærker, at de overordnet set ikke mener, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt behandlet i lovforslaget, og at der i § 5 henvises til, at miljøkonsekvenser kan behandles senere. Disse borgere finder, at reduktion af støj, luftforurening og sikring af grundvandet må være en del af lovforslaget fra starten. **Grundejerforeningen Ny Kastrup** supplerer denne bemærkning med at oplyse, at de bor mindre end 900 meter fra Københavns Lufthavn, Kastrup, og at det for dem handler om sundhed og livskvalitet.



Thomas Anker og **Louise Toft Anker** mener desuden, at lovforslaget bør indeholde tilsagn om, at de nødvendige tiltag bliver lavet for at sikre borgernes ve og vel.

Grundejerforeningen Godthåb og grundejerforeningen Nordstranden i Dragør bemærker, at de med interesse læser § 5, hvoraf det fremgår, at *”transportministeren efter forhandling med ministeren for landdistrikter og miljøministeren kan fastsætte de nærmere retningslinjer for varetagelsen af miljøhensynene i forbindelse med udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup”*.

Grundejerforeningen Ørnevang bemærker i forhold til den foreslåede § 5, at det er bekymrende, at eventuelle miljømæssige tiltag henlægges som administrative afgørelser som resultatet af en forhandling, som transportministeren *kan* have med miljøministeren eller klimaministeren. Grundejerforeningen Ørnevang spørger, om dette måske er et ønske fra Transportministeriet om vækst, som klemmer livet ud af klima- og miljøhensyn. Grundejerforeningen henviser ligeledes til, at der åbnes op for at placere noget af ansvaret hos Tårnby Kommune, som vil være klemt mellem ønsket om arbejdspladser og miljøhensyn.

Grundejerforeningen Ørnevang foreslår, at lovforslagets § 5 ændres således, at der stilles krav til lufthavnen om, at Københavns Lufthavne A/S sammen med Transportministeriet og Miljøministeriet skal stille forslag til, hvordan den nuværende og kommende partikelforening fra lufthavnens aktiviteter kan nedbringes væsentligt, og at disse forslag bl.a. skal tage afsæt i den kommende miljøvurdering og basere sig på eksisterende og ny viden om partiklernes sundhedsskadelige virkning. Grundejerforeningen Ørnevangen henviser til, at den aktuelle debat om PFAS-forurening med al tydelig viser, hvordan myndigheder ofte ender med at være på bagkant i forhold til de miljømæssige konsekvenser af manglende regulering i erhvervslivet. Grundejerforeningen Ørnevang bemærker ligeledes, at partikelforureningen i lufthavnens nærområder bør dokumenteres dækkende ved alle vindretninger, inden tiltagene iværksættes, og følges op med jævne mellemrum fremover.

Grundejerforeningen Ørnevang foreslår ligeledes, at § 5 bør indeholde krav om nedbringelse af støjgener i forbindelse med etableringen af nye standpladser.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at den foreslåede § 5 om, at transportministeren efter forhandling med ministeren for landdistrikter og miljøministeren kan fastsætte nærmere regler for varetagelse af miljøhensyn i forbindelse med drift og



udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, er et særlovsupplement til den plan- og miljøregulering, der allerede finder anvendelse.

Den foreslåede bestemmelse er, som det også angives i lovforslagets bemærkninger, i vidt omfang en videreførelse af gældende ret i udbygningsloven. Bestemmelsen har til formål at sikre, at såfremt det skulle være relevant at supplere den gældende miljølovgivning i forbindelse med eksempelvis konkrete udviklingsprojekter for så vidt angår behovet for afbalancering af miljøhensyn over for hensynet til en konkurrencedygtig lufthavn, vil der være hjemmel hertil.

Bestemmelsen indebærer således ikke, at miljøkonsekvensvurderinger udsættes til en senere tidspunkt. Disse miljøkonsekvensvurderinger vil blive foretaget i medfør af den sædvanlige plan- og miljølovgivning i forbindelse med de konkrete udviklingsprojekter – og kan så eventuelt suppleres af retningsgivende regler i medfør af den foreslåede § 5 i lovforslaget, såfremt det vurderes relevant.

For så vidt angår forslaget om, at der med den foreslåede § 5 skal stilles krav til Københavns Lufthavne A/S, om, at Københavns Lufthavne A/S sammen med Transportministeriet og Miljøministeriet skal stille forslag til, hvordan den nuværende og kommende partikelforening fra lufthavnens aktiviteter kan nedbringes væsentligt, har Transportministeriet noteret sig forslaget i relation til eventuelt behov for udstedelse af regler i forbindelse med eksempelvis konkrete udviklingsprojekter. Det samme gør sig gældende for forslaget om, at der med afsæt i § 5 skal fastsættes regler om nedbringelse af støjgener i forbindelse med etablering af nye standpladser.

For så vidt angår den udtrykte bekymring over, at miljømæssige tiltag vil tage sit afsæt i en eventuel administrativ beslutning om at iværksætte forhandlinger i medfør af den foreslåede § 5 skal det understreges, at bestemmelsen som tidligere angivet er et supplement til den gældende plan- og miljølovgivning, og at miljømæssige hensyn således som det klare udgangspunkt vil blive varetaget med afsæt i denne. Hvis der dog ved f.eks. konkrete udviklingsprojekter måtte vise sig behov for at tage særlige miljøhensyn, kan der udstedes regler om dette i medfør af den foreslåede § 5.



Dernæst indebærer bestemmelsen ikke, at der åbnes op for at placere et ansvar hos relevante kommuner som angivet i høringssvarene. Bestemmelsen indebærer tværtimod, at transport-, landdistrikts- og miljøministeren kan fastsætte regler, der vil gælde for kommunerne i relation til de afgørelser, de måtte træffe om miljøforhold relateret til Københavns Lufthavn, Kastrup.

Høringssvarene giver anledning til en præcisering af lovforslagets bemærkninger, således at det fremgår klart, at lovforslagets § 5 muliggør fastsættelse af regler, der vil supplere de almindeligt gældende plan- og miljøregler.

2.2.5. Lovforslagets ikrafttrædelsesbestemmelse

Iben Lindemark henviser til, at der står sidst i bemærkningerne, at "Med nærværende lovforslag ændres rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup, og støjcirculære, Fingerplan, kommune- og lokalplaner vil skulle opdateres i overensstemmelse hermed efter lovforslagets vedtagelse. Dette vil ikke kunne ske inden den foreslåede ikrafttrædelsesdato for lovforslaget, hvorfor de planmæssige bestemmelser, der har sit afsæt i udbygningslovens arealanvendelsesbestemmelser, vil skulle forblive i kraft, indtil de erstattes af nye bestemmelser" og spørger i forlængelse heraf, om det er lovligt, både i forhold til national og international lovgivning at behandle og eventuelt vedtage en lov vedrørende ændring af en lufthavn, inden de afledte konsekvenser er undersøgt, og det er fremlagt, hvilke konsekvenser ændringerne konkret vil have for de ovennævnte og eventuelt andre cirkulærer og planer.

Iben Lindemark spørger, hvorfor man ikke har valgt at lægge forslag til ændringer i de nævnte cirkulærer og planer frem sammen med lovforslaget, så borgere, politikere og andre interessenter har en reel mulighed for at sætte sig ind i de samlede konsekvenser af en ændring af lufthavnen, inden denne lov eventuelt vedtages. Hun spørger endvidere, hvorfor man har valgt, at loven skal træde i kraft, inden de nævnte cirkulærer og planer er opdaterede frem for at afvente disse, inden loven eventuelt kan træde i kraft.

Iben Lindemark bemærker, at med tanke på, at Københavns Lufthavne A/S påstår, at de kan håndtere den øgede passagermængde med den nuværende udformning af lufthavnen, kan det ikke være så presserende at behandle og eventuelt vedtage en ny lov, før alle aspekter er undersøgt til bunds.



Rådet for Bæredygtig Trafik, Bevar Jordforbindelsen, NOAH-Trafik, Klimabevægelsen i Danmark, Global Aktion, Borgergruppen CPH uden Udvidelse og Greenpeace Danmark foreslår, at lovforslagets § 6 ændres til følgende: ”Loven træder i kraft i det øjeblik at der foreligger en vedtaget klimahandlingsplan for dansk luftfart, der omfatter CO₂e-udledninger fra alle flyvninger til/fra danske lufthavne. Klimahandlingsplanen skal rumme retningslinjer for sektoren, så den på linje med andre sektorer imødekommer 70% reduktionsmålet i 2030 og nul-emission i 2050.”

Transportministeriet skal hertil bemærke, at forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, er en overordnet rammelov i forhold til arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup. Folketingets stillingtagen til den nærmere udformning af loven er dermed en forudsætning for, at der efterfølgende kan tages stilling til udformningen af landsplansdirektiver, kommune- og lokalplaner mv.

For så vidt angår forslag til ændring af ikrafttrædelsesbestemmelsen i relation til vedtagelsen af en klimahandlingsplan bemærkes det, at udformningen af ikrafttrædelsesbestemmelser i love skal ske i overensstemmelse med Justitsministeriets lov kvalitetsvejledning.

Høringssvarene giver på den baggrund ikke anledning til ændringer.

3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet

I forhold til det udkast til lovforslag, der har været i høring, indeholder det fremsatte lovforslag følgende indholdsmæssige ændringer:

- Da mange af høringssvarene afspejler en misforståelse af lovforslagets indhold ændres titlen fra ”Lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup” til ”Lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup” med henblik på at gøre det tydeligere, at lovforslaget omhandler arealanvendelsen i lufthavnen og ikke relaterer sig til antallet af flyoperationer.
- Ordlyden af den foreslåede § 2, stk. 1, er justeret, således at der tages højde for eksempelvis lovgivningsmæssige krav om placering af lufthavnsmaster mv. uden for lufthavnens areal.



- Der er tilføjet almindelige bemærkninger om lovforslagets § 2.
- Ordlyden af den foreslåede § 4, stk. 2, er justeret med henblik på at tage højde for, at der skal kunne placeres anlæg mv. også på start- og landingsbanearealet.
- Ikrafttrædelsesbestemmelsen er ændret til den 1. januar 2024.
- De klimamæssige konsekvenser af lovforslaget er præciseret og uddybet.
- De miljø- og naturmæssige konsekvenser af lovforslaget er præciseret og uddybet.
- Det præciseres i bemærkningerne, at begrænsningen af ind- og udflyvningsretningen ved en ændring af tværbanen udspringer af de flyvesikkerhedsmæssige regler om hindringsfrihed.
- Det præciseres i bemærkninger, at der også forefindes hangarer og værkstedsfaciliteter i nordafsnittet.
- Det præciseres i bemærkningerne til lovforslagets § 5, at bestemmelsen muliggør fastsættelse af regler, der vil supplere de almindeligt gældende plan- og miljøregler.
- Kortbilaget er tilrettet i overensstemmelse med gældende retningslinjer for udformning af kortbilag.

Herudover er der foretaget ændringer af sproglig, redaktionel og lovteknisk karakter.